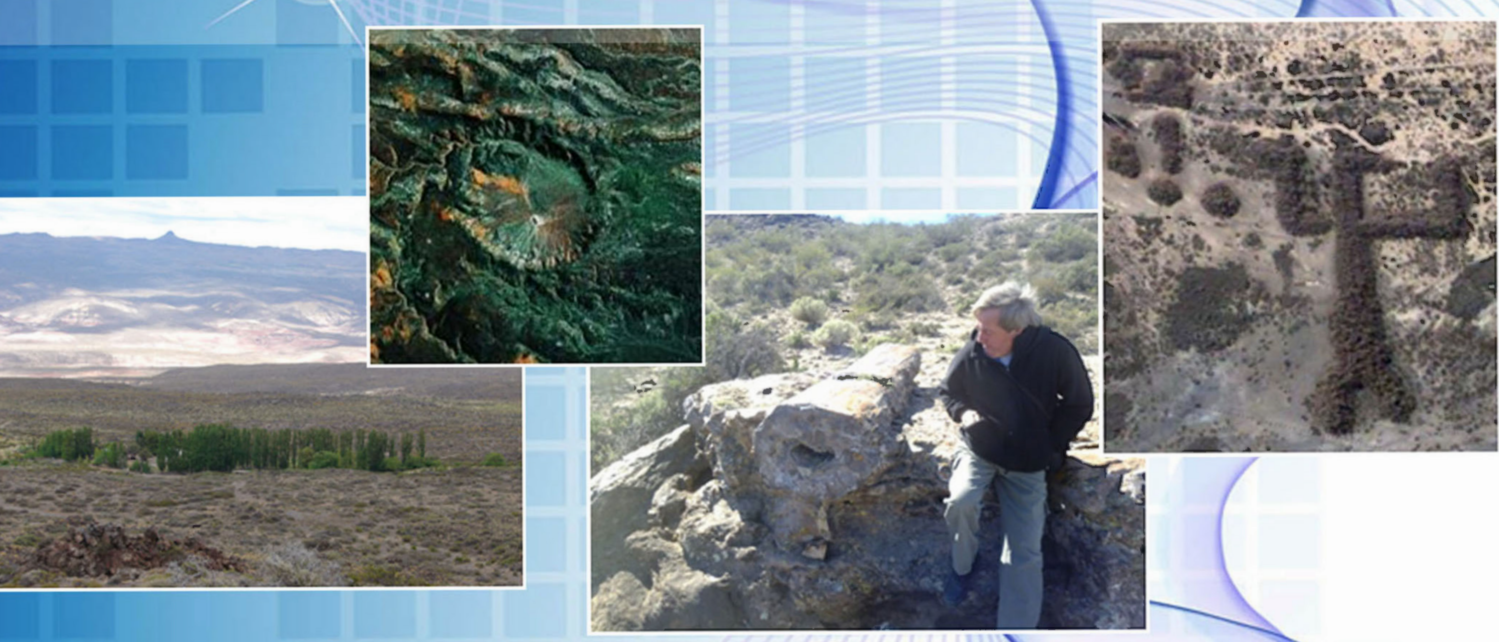
Darío César Sánchez
(Director)



HACIA UN MODELO DE DESARROLLO TURÍSTICO REGIONAL SUSTENTABLE

EL CRECIMIENTO DE PUERTO MADRYN Y EL VACIAMIENTO DE LA MESETA CONTIGUA





Buenos Aires – 2014



OBRAS DEL GRUTUS

1

Darío César Sánchez
(Director)

HACIA UN MODELO DE DESARROLLO TURÍSTICO REGIONAL SUSTENTABLE

EL CRECIMIENTO DE PUERTO MADRYN Y EL VACIAMIENTO DE LA MESETA CONTIGUA

CONSEJO NACIONAL DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TÉCNICAS
INSTITUTO MULTIDISCIPLINARIO DE HISTORIA Y CIENCIAS HUMANAS
UNIDAD DE INVESTIGACIONES GEOGRÁFICAS
GRUTUS – GRUPO TURISMO SUSTENTABLE

Buenos Aires, 2014

Sánchez, Darío César
Hacia un modelo de desarrollo turístico regional sustentable: el crecimiento de Puerto Madryn y el vaciamiento de la meseta contigua. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: IMHICIHU - Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas, 2015.
701 p. : il. ; 22x16 cm.

ISBN 978-987-23978-8-3

1. Desarrollo Regional. 2. Turismo. I. Título
CDD 338.479 1

Fecha de catalogación: 20/04/2015

Diseño de la tapa: Claudio M. Gorla

HACIA UN MODELO DE DESARROLLO TURÍSTICO REGIONAL SUSTENTABLE

EL CRECIMIENTO DE PUERTO MADRYN Y EL VACIAMIENTO DE LA MESETA CONTIGUA

Director

Darío César Sánchez (IMHICIHU – CONICET)

Autores

Mercedes Z. Acosta (IGN; GÆA SAEG)
Christian L. Aquino (GÆA SAEG)
María A. C. Astinza (GÆA SAEG)
Delia B. Carbajal (GCBA; GÆA SAEG)
Rodolfo M. Casamiquela (CENPAT – CONICET)
Fernando R. Coronato (CENPAT – CONICET)
Carlos A. Corradetti (CENPAT – CONICET)
Lucas H. De Oto (IGN; GÆA SAEG)
Carlos M. Gorla (IMHICIHU – CONICET)
Judith C. Hughes (UNPSJB)
Graciela B. Jáuregui (GÆA SAEG)
Laura R. Jimenez (IMHICIHU – CONICET)
Carlos A. Lema (IMHICIHU – CONICET)
Dora N. Martínez (CONICET)
Gabriela Nirich (GÆA SAEG)
Olga M. Owen (UNPSJB)
Juan A. Roccatagliata (UIA)
Darío C. Sánchez (IMHICIHU - CONICET)
Susana M. Sassone (IMHICIHU – CONICET)
Cynthia Sequeiros (CENPAT – CONICET)
Daniel F. Vergani (CENPAT – CONICET)

Anexo Cartográfico

Etchepareborda, Mariana (IMHICIHU – CONICET)
Marino, Mariela (IMHICIHU – CONICET)

Comité de Evaluación Internacional

Comité de Edición

Lic. Lucas H. De Oto
Lic. Virginia V. Drujera
Prof. Pablo Cinalli Duarte

Ing. Claudio Gorla
Lic. Graciela B. Jáuregui
Lic. Laura R. Jimenez
Técn. Sup. Mabel E. Juárez
Técn. Sup. Carlos A. Lema
Lic. Gabriela Nirich
Lic. José C. Peña
Lic. Mariano Slasl
Prof. Elisabeth A. Tkacz

Agradecimientos

Aceguinolaza, Fernando (IMHICIHU – CONICET)
Albaini, Antonio A. (Jefe Comunal Puerto Pirámide)
Arranz, Raúl (Sec. Ecología y Ambiente Puerto Madryn)
Bala, Luis (CENPAT – CONICET)
Barroso, Máximo y Familia (Sierra Chata)
Beltrán, Ricardo (Espacios Verdes Comuna de Telsen)
Billodas, Javier (Ordenamiento Territorial Chubut)
Boto Álvarez, Leonardo (Gerente General INPROTUR)
Bowman, Leonardo (Profesor Escuela Nº 95 Telsen)
Bubas, Roberto (Guardafauna Península Valdés)
Bustos, Marcela A. (Koikoyene Viajes – Puerto Madryn)
Carro Verdía, Ignacio (Universidad del Salvador)
Casanova Ferro, Gonzalo (Dir. Calidad MINTUR)
Castro, Carlos, Octavio y familia (Telsen)
Cejuela, Evelina (Fundación Vida Silvestre)
Cimadevilla, Mario (Senador Nacional por Chubut)
Cobello, Héctor (Secretaría de Ambiente de la Nación)
Conca, Diego (Turismo Rural MINTUR)
Condado, María José (Casa Provincia del Chubut)
Conte, Analía S. (IMHICIHU – CONICET)
Contreras, Adrián (Sec. Turismo Puerto Madryn)
Contreras Newbery, Claudia (Harengus – Puerto Madryn)
Cordero, Claudia (Municipalidad de Sierra Grande)
Cornejo, Gustavo (Jefe Comuna Rural de Telsen)
Crettón, Horacio (Cacique Colonia Sepaucal)
Degorgue, Gabriela (FPN – Puerto Madryn)
Delpueche, Oscar (Sec. Gobierno Puerto Pirámide)
Domínguez, Demetrio (Jefe Comuna Rural de Telsen)
Domínguez, Gabriela (Turismo Municipalidad Trelew)

Elías, Inés (CENPAT - CONICET)
Escobar, Diego Norberto (GRUTUS)
Eugenio. Emilio (IMHICIHU – CONICET)
Fenner, Martín (Aluar – Puerto Madryn)
Fernández, Stella Maris (GRUTUS)
Foa, Marcela (Obras Públicas Puerto Madryn)
García, Mercedes (Turismo Comuna de Telsen)
García Cioccalle, Rodrigo (Puerto Madryn)
Glaría, Christian (Guía Turístico de Telsen)
Glaría, Jorge y familia (Taller Mecánico – Telsen)
Godoy, Nora Beatriz (GRUTUS)
Guerrero, Matías Jorge (GRUTUS)
Guiance, Ariel Omar (IMHICIHU – CONICET)
Herrecalde, Fernando (Sec. Turismo Sierra Grande)
Heuman, Silvia M. (Instituto Geográfico Nacional)
Iglesias, Oro Zulma y esposo (Telsen)
Krusse, Darío y familia (Telsen)
Lavia, Natalia Carla (UNPSJB)
Lewis, Mirtha Noemí (Directora CENPAT – CONICET)
Liñeyro, Carlos (Jefe Comuna Rural Dique Ameghino)
Llampa, Martín (Bibliotecario Escuela Nº 95 de Telsen)
Llanos, Margarita Erica (UNPSJB)
López, Fernando (Gerente Harengus – Puerto Madryn)
López, Yesica (Turismo Comuna Rural de Telsen)
Mangini, Sergio (Coirón Viajes – Playa Unión)
Martín, Julio César (Comuna de Los Altares)
Martínez Rivarola, Mariana (Aluar – Puerto Madryn)
Mazzulla, Ricardo “Traki” (Jefe Comuna Rural de Telsen)
Minor, Juan Pablo (Acción Social Puerto Madryn)
Muro, Mario (Dir. Conservac. Areas Protegidas Chubut)
Palacios, Guillermo (Dir. Ordenamiento Territorial Chubut)
Passarín, Raul (Sec. Comarca Meseta Central Chubut)
Pedrozo, Mariela Sonia (GRUTUS)
Ochoa, José (Maestro Cerro Cóndor)
Olmo, Martín Luis (Asesor Pesquero Puerto Madryn)
Oñate, Olga (Comuna Rural de Telsen)
Orri, Ricardo D. (Whales Argentina – Puerto Pirámide)
Pellejero, Leticia (Turismo – Telsen)
Percaz, Gabriel J. (Sec. Turismo Puerto Madryn)
Pugh, Armanda Anita “Tita” (Telsen)
Raggio, María Laura (Admin. P Valdés – Puerto Madryn)
Risso Patrón, Norma (Directora Escuela Nº 95 Telsen)
Robla, Eduardo y familia (Paso de Indios)

Rodríguez, Iginio y señora (Telsen)
Rucci, Héctor A. (Hidroeléctrica Ameghino S. A.)
Sacks, María Alicia (Sec. Turismo – Puerto Madryn)
Sánchez, Diana Soledad (GRUTUS)
Sandoval, Paula (Comuna Rural de Telsen)
Santos, Lidia y Familia (Las Plumas)
Sastre, Marcelo y familia (Telsen)
Sastre, Marcia y familia (Paso de Indios)
Sastre, Santos y familia (Telsen)
Schenone, Susana María (IMHICIHU – CONICET)
Soffio, Carina Mariela (Comuna de Dique Ameghino)
Stanganelli, Zulma B. (Dir. Catastro Chubut)
Torrejón, Cecilia (FPN – Puerto Madryn)
Urra, Blanca y familia (Telsen)
Vidal, María del Carmen (Escuela Nº 95 de Telsen)
Zavatti, Jorge (Control Ambiental Aluar – Puerto Madryn)

PRÓLOGO DEL DIRECTOR DEL IMHICIHU - CONICET

En los últimos tiempos, varios estudiosos han encarado el análisis del fenómeno turístico, abordándolo desde las más diversas disciplinas (sociología, demografía, economía, hábitat, etc.). A través de sus investigaciones, estos especialistas no sólo confirmaron el potencial que supone el turismo para el desarrollo de una ciudad, región o nación sino que también indagaron en sus consecuencias inmediatas y a largo plazo, no todas positivas por cierto.

Tales consecuencias han sido mejor ponderadas, sin dudas, en trabajos de tipo interdisciplinario, ya que éstos permiten una comprensión total del tema, encuadrándolo en sus múltiples perspectivas. De igual manera, este tipo de esquema posibilita un mejor aprovechamiento de los datos disponibles, que pueden ser objeto de estudio desde dos o más miradas analíticas, a veces brindando opiniones coincidentes y, en otras discordantes.

El libro que se ofrece a continuación es el resultado, precisamente, de uno de esos trabajos interdisciplinarios sobre el turismo, focalizado en este caso en el área correspondiente a la ciudad de Puerto Madryn. Enclave estratégico en la costa patagónica, la ciudad ha experimentado, en las décadas pasadas, un crecimiento constante aunque (como se advierte en esta obra) causante de una cierta asimetría respecto del interior de la provincia de Chubut –en una situación difícil de sostener a largo plazo-.

Para llevar a cabo tal análisis, los autores han indagado en, primer lugar, en los pormenores del desarrollo turístico en la Argentina (en especial, en las décadas finales del siglo XX y primeras del XXI), apelando a sus estudios previos sobre sistemas de indicadores turísticos nacionales. Tras ello, detuvieron su mirada en el pasado histórico de la ciudad y su entorno (desde tiempos prehistóricos hasta el presente, pasando por la llegada de los europeos y el desarrollo de las industrias vinculadas a la ganadería ovina).

Una tercera indagación se ocupó de las características turísticas actuales de Puerto Madryn y sus consecuencias ambientales (en particular, en lo que atañe al uso del agua potable y la proliferación de residuos). Ello les permitió, de inmediato, trazar un panorama de los atractivos turísticos de la ciudad (algunos ya explotados, otros en desarrollo y otros más todavía dejados de lado).

Por último (y conforme ese planteo de no desarrollar modelos turísticos

exclusivamente urbanos, de difícil mantenimiento a largo alcance), los autores del volumen se han ocupado de ponderar las potencialidades turísticas de la provincia de Chubut (a la que también abordaron desde una perspectiva histórica, económica, geográfica y demográfica).

El volumen se cierra con una serie de propuestas para dinamizar un desarrollo regional de largo alcance. Este planteo final resulta encomiable en la medida en que esta obra no sólo busca brindar un preciso estado de la cuestión sobre el tema del turismo en Puerto Madryn sino que, como vemos, también ha intentado aportar soluciones a problemas directamente vinculados a dicho tema, permitiendo la superación de un mero estadio heurístico.

Toda esa labor fue realizada por un equipo de investigadores, becarios y personal de apoyo perteneciente tanto al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) como a varias instituciones académicas nacionales y privadas de Argentina. La dirección de dicho equipo correspondió al Dr. Darío César Sánchez, integrante del Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas (IMHICIHU) del mencionado Consejo.

Su empeño, dedicación y esfuerzo han permitido dar a conocer el libro que presentamos, que no sólo evidencia trabajo personal sino también el de todos aquellos que redactaron los artículos que componen el volumen (y de otros más que participaron en diversas etapas del análisis). Su labor bien puede servir de guía para quienes estudian el fenómeno turístico en otras ciudades o regiones de la Argentina, dando lugar a investigaciones múltiples que luego quizás puedan ser comparadas entre sí.

En síntesis, nos hallamos ante una obra que indudablemente servirá para dinamizar el fenómeno turístico de su área de interés (y de toda la Patagonia argentina en general) y que constituye un paradigma de análisis interdisciplinario fecundo y dinamizador de nuevos estudios (lo que representa el mejor resultado al que puede llegar cualquier investigación científica).

Dr. Ariel Omar Guiance
Director IMHICIHU – CONICET
Buenos Aires, 14 de julio de 2014

ÍNDICE

2. LA REGIÓN: ORÍGENES Y CRECIMIENTO

3. LA CIUDAD TURÍSTICA Y LOS PROBLEMÁS ASOCIADOS A SU CRECIMIENTO

4. LA REGIÓN TURÍSTICA

5. LA MESETA IGNORADA Y LAS POTENCIALIDADES TURÍSTICAS DE TELSEN

6. ALGUNAS PROPUESTAS HACIA UN DESARROLLO REGIONAL SOSTENIBLE

INTRODUCCIÓN

SANCHEZ Darío César

La presente obra es producto de casi una década de trabajo pluridisciplinario e interdisciplinario en el marco de dos Proyectos Plurianuales de Investigación aprobados y financiados por el CONICET y desarrollados en el Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas (IMHICIHU): el PIP 5955/05, centrado en la ciudad de Puerto Madryn, y el PIP 510/10, focalizado en la Comarca de la Meseta Central, ambos complementarios por partir de la misma idea central, que intentaremos sintetizar muy brevemente en los párrafos siguientes.

En el sistema capitalista, el crecimiento económico moviliza al demográfico, el primero es consecuencia de la inversión de capitales que persiguen siempre la máxima rentabilidad y el segundo es producto de la constante falta de trabajo a nivel global, porque el pleno empleo es siempre una quimera, precisamente por no servir a los intereses del capital.

En este proceso interviene también, habitualmente, el poder político de unas y otras latitudes, que compite por atraer esos capitales de origen difuso, con la certidumbre de los beneficios políticos que traerían a su gestión y sin preocuparse por los pasivos de toda índole que a la larga heredarían los funcionarios y las generaciones futuras.

A la vez, en un mundo en que las actividades terciarias son por lejos las más dinamizadoras, asegurando importantes rentabilidades y una más rápida recuperación de la inversión, el turismo se ha transformado en un motor del crecimiento en muchos puntos del planeta, generalmente aprovechando la presencia de importantes atractivos naturales y/o culturales previos, pero en algunos casos a partir de megaemprendimientos cuya magnitud, exhuberancia y artificialidad representan por sí sólos atractivos dignos de ser visitados y estudiados.

Por otra parte, los grandes emprendimientos hoteleros y centros de servicios

como shoppings, zonas francas, puertos deportivos, centros de sky, campos de golf, etc., son construidos en terrenos muy baratos, generalmente marginales, cuyo valor se multiplica varias veces muy rápidamente, por la presencia de los propios emprendimientos y por la inversión simultánea de los socios políticos: los gobiernos de turno, que toman créditos internacionales para aportar la necesaria infraestructura en materia de transporte, comunicaciones, energía, salud, seguridad, etc. Esta contraparte, que puede abarcar distintos niveles jurisdiccionales de gobierno, suele ser condición necesaria para la radicación de los capitales, generalmente externos a la región.

Por supuesto que para que todo el negocio del turismo empiece a funcionar se requiere de algo más: la presencia de la mano de obra, de trabajadores por lo general provenientes de regiones distantes, expulsados por la falta de trabajo en sus lugares de origen, carentes habitualmente de recursos económicos importantes; es más, su mayor capital suele ser su propia capacidad de trabajo, pero tampoco llegan en general con una gran instrucción, y entonces ocupan las posiciones de trabajo de menores ingresos, que casi nunca permiten acceder a una vivienda mínimamente digna.

En síntesis, los gobiernos brindan facilidades al capital privado, y juntos generan infraestructura y equipamiento turístico, pero a esto se debe sumar el trabajo, los mal llamados recursos humanos, gente que con su sóla presencia genera no sólo plusvalía, sino también múltiples impactos sobre el territorio: encarecimiento de la tierra y de las viviendas, alza en el costo de vida en general, carencias en los servicios de salud, educación, seguridad, etc., déficit en la infraestructura de las redes de agua y cloacas, electricidad, gas, etc., contaminación en sus diferentes formas y presión sobre el ambiente en general.

En la presente obra se analiza en detalle el caso de la Región Turística de Puerto Madryn, es decir Puerto Madryn más su zona de influencia. Se intenta poner en evidencia que el fuerte crecimiento de la ciudad no es sostenible a largo plazo, y que esto no es bueno ni para la ciudad ni para la región, ni para la propia provincia, porque tiende a acrecentar las asimetrías entre los pocos puntos urbanizados y un interior provincial cada vez más despoblado, que sigue perdiendo protagonismo económico y demográfico y es prácticamente desconocido e ignorado por la gran mayoría de los chubutenses.

Entendemos que el esfuerzo provincial en materia de planificación estratégica debe ponerse al servicio del desarrollo de toda la provincia y no del crecimiento de tres o cuatro ciudades en medio del desierto. No hay que fomentar centros turísticos sino regiones turísticas, y se debe integrar la enorme meseta central a los circuitos turísticos que parten de los principales centros urbanos de la provincia; atractivos turísticos sobran en la meseta central y hemos tratado de poner esto en evidencia.

La obra está compuesta por 33 capítulos divididos en seis grandes partes. La

Primera Parte analiza el crecimiento turístico y demográfico en la Argentina y plantea la necesidad de considerar un modelo de desarrollo turístico a escala regional y centrado en el conocimiento. Se comienza con el análisis del crecimiento de la actividad turística a nivel global y nacional, luego se compara este crecimiento con el demográfico y se plantea la necesidad de alcanzar un auténtico desarrollo turístico sostenible. Para ello se considera necesario privilegiar el concepto de calidad y los sistemas de indicadores que permiten su cuantificación, en una perspectiva estratégica centrada en el conocimiento científico y en la escala regional, y con un doble componente ético de inclusión social y territorial.

La Segunda Parte presenta los aspectos más salientes de la historia de la región. La misma arranca con los pobladores antehistóricos y recorre la historia analizando las exploraciones marítimas y terrestres del hombre blanco, la explotación de recursos naturales en sus distintas formas, la colonización galesa del Valle Inferior del Río Chubut y sus avances hacia el interior, la evolución de la división político – administrativa provincial y el desarrollo de la ganadería ovina y la industria lanera asociada.

En la Tercera Parte se analiza el crecimiento turístico y demográfico de la ciudad de Puerto Madryn junto con las problemáticas ambientales y sociales vinculadas al mismo. Se comienza con un pormenorizado análisis de los atractivos turísticos de la ciudad y luego se considera la importancia creciente de la actividad turística a partir de un conjunto de indicadores seleccionados. Luego se contrapone ese crecimiento con los indudables síntomas de deterioro ambiental que se perciben, desarrollándose a continuación con mayor profundidad los aspectos ligados a la problemática del agua y a la proliferación de residuos sólidos. Por último, se analizan algunos aspectos demográficos y socioambientales que muestran marcadas desigualdades socioterritoriales que son menester reducir.

La Cuarta Parte presenta la región turística, con sus atractivos tradicionales, dedicándose un capítulo especial a la fauna emblemática, no sólo marina sino también terrestre, y otro a las capillas galesas del Valle Inferior del Río Chubut. Por último se pusieron de manifiesto marcados déficits en materia de infraestructuras y equipamiento social necesarios para un desarrollo turístico sostenible, sobre todo en temas clave como salud y seguridad.

La Quinta Parte se centra en las características de la meseta contigua a Puerto Madryn y en particular en las posibilidades de desarrollo turístico de la zona de Telsen y sus alrededores. Se da comienzo con un análisis biogeográfico de la meseta de Somuncura, se continúa con el poblamiento indígena de la misma, se analizan luego las características de despoblamiento y aislamiento que padece actualmente el territorio, se analizan las posibilidades de desarrollo en el valle del arroyo Telsen y finalmente las potencialidades turísticas de dicha zona,

ignoradas en muchos casos por sus propios pobladores.

Por último, la Sexta Parte recoge algunas propuestas a distintas escalas, tendientes a un desarrollo turístico sostenible de la región. Comienza con la escala macrorregional, con un enjundioso estudio sobre el Proyecto de Ferrocarril Transpatagónico, continúa con un valioso Proyecto de Parque Histórico en Punta Cuevas, y finaliza con dos estudios centrados en la Comuna Rural de Telsen: una propuesta de educación ambiental y un estudio de posibles circuitos turísticos en la zona.

Muchos de los capítulos están esperando desde hace años el momento de ver la luz; pedimos disculpas una vez más a sus autores; otros llegaron hace poco y algunos nunca llegaron; a estos últimos los perdonamos, pero no pudimos seguir esperándolos. En todos los casos es importante que el lector preste atención al momento en que el capítulo fue enviado por primera vez al Comité de Edición.

Agradecemos en general la colaboración de todos los que ayudaron de una u otra manera, en la provincia del Chubut y en Buenos Aires, dedicándoles una mención especial a los miembros del Comité Editorial por el tiempo dedicado. Tratamos de plasmar en el papel todos nuestros agradecimientos, pero seguramente nos olvidaremos de muchos; es por eso que, de antemano, les pedimos disculpas.

Por último, queremos expresar al lector que somos conscientes que esta obra no es completa, que puede tener omisiones, y porqué no errores involuntarios. No obstante, hemos tratado de actuar con el mayor rigor científico, priorizando siempre la verdad por sobre los prejuicios ideológicos, dogmáticos o políticos, y lo hemos hecho con amor, deseando poder ser útiles aunque sea mínimamente, en el camino hacia un Mundo y una Argentina mejor para todos.

Parte 1

EL CRECIMIENTO ANÁRQUICO A NIVEL NACIONAL Y LA NECESIDAD DE UN MODELO DE DESARROLLO TURÍSTICO A ESCALA REGIONAL

EL CRECIMIENTO DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA A ESCALA GLOBAL Y NACIONAL

NIRICH, Gabriela

Resumen

El turismo ha sido uno de los fenómenos económicos y sociales más importantes del siglo veinte. A principios de este siglo era una actividad de la que solo disfrutaba un reducido grupo de personas relativamente acomodadas, a partir de los años setenta comenzó a expandirse notoriamente en los países más desarrollados y actualmente se ha difundido en la mayor parte de los países. El turismo es uno de los sectores de mayor dinamismo en la economía mundial y se ha transformado en una actividad con un rol importante para el crecimiento económico de muchos países. En este sentido, el turismo en Argentina se ha convertido en una de las principales actividades económicas. El país cuenta con gran variedad y diversidad de atractivos naturales y culturales que han registrado un notable aumento de turistas en estos últimos años, ya sean turistas nacionales que se desplazan dentro del país como turistas internacionales. Argentina es un país con una gran potencialidad turística.

Palabras claves: Argentina, actividad turística, turismo sostenible, atractivos naturales, atractivos culturales

THE GROWTH OF TOURISM ACTIVITY AT GLOBAL AND NATIONAL SCALE

Abstract

Tourism has been one of the most important economic and social phenomena of the twentieth century. At the beginning of the twentieth century it was an activity only enjoyed by a reduced group of people. Since the seventies it began to spread out notoriously in the more developed countries and currently it has spread out in most of the countries. Tourism is one of the most dynamic sectors of the world economy and it has turned into a significant contributor in the economies of many countries around the world. In this sense, tourism in Argentina has become one of the principal economic activities. The country has a great variety and quality of natural and cultural attractions that receive increasing numbers of tourists in the last years, either national tourists that move around the country or international tourists. Argentina is a country with a great tourism potentiality.

Key words: Argentina, tourism activity, sustainable tourism, natural attractions, cultural attractions

Evolución de la actividad turística internacional

El Turismo ha sido uno de los fenómenos económicos y sociales más importantes del siglo veinte. Hasta mediados de este siglo era una actividad de la que solo disfrutaba un reducido grupo de personas acomodadas, predominando los viajes cortos enmarcados principalmente dentro del denominado *turismo interno*. En el período posterior a la Segunda Guerra Mundial (1939 - 1945) comenzó a expandirse, registrándose un importante crecimiento de las corrientes turísticas internacionales. A partir de los años setenta se convirtió en un fenómeno de masas en los países más desarrollados y actualmente se hizo accesible a grupos más amplios de gente en la mayor parte de los países (OMT, 2002).

Las llegadas por turismo internacional, junto con los ingresos por turismo internacional, se han incrementado continuamente desde 1950 y constantemente nacen nuevos destinos o lugares de interés. Las llegadas de turistas internacionales a nivel mundial pasaron de 25 millones de personas en 1950 a 450 millones en 1990, alcanzando los 903 millones de personas a lo largo de 2007.

En cuanto a los ingresos por turismo, a nivel mundial fueron de 2.000 millones de dólares en 1950, 265.000 millones en 1990 y 856.000 millones durante 2007. Es decir, que mientras que en la década del ´50 cada turista internacional aportaba 80 dólares a la actividad turística, este valor ascendió a 588 dólares en 1990 y aumentó a 950 dólares en 2007 (CAT, 2008). Como señala Enzo Paci (1996), esta evolución “obedece al rápido desarrollo del sector servicios durante estas últimas décadas, al cual los gobiernos han empezado a conceder el reconocimiento apropiado. Los países son cada vez más conscientes de la importancia económica del turismo por su capacidad de generar divisas, crear empleos, así como su impacto multiplicador de la economía y su contribución a la creación de pequeñas y medianas empresas”.

Los impactos económicos que genera la actividad turística con el ingreso de divisas, empleo, inversiones, entre otros, además de la serie de productos y servicios complementarios que impulsa con su dinámica multiplicadora, la han hecho una alternativa económica para muchas regiones y países que anteriormente no competían en el mercado turístico, u orientaban en otro tipo de industria el desarrollo de sus economías. Sin embargo, la vía del desarrollo a través del turismo no está a salvo de riesgos. El turismo, como acto de consumo, se encuentra sujeto a determinantes de carácter económico, al igual que otras

actividades. Desde el punto de vista económico, el principal determinante del consumo es el ingreso. Así, desde la perspectiva económica, la actividad turística es una función determinada por los ingresos del turista, aun cuando se reconocen otros factores que pueden influir en la realización del viaje.

Además, en las épocas de contracción del ingreso normalmente se producen recortes o disminuciones en los gastos turísticos. Es así que, el crecimiento turístico se encuentra vinculado a los movimientos de los ciclos económicos. Por ejemplo, para el año 2009 el World Travel & Tourism Council prevé una caída del 3,5% del Producto Bruto de la economía turística mundial, luego que en 2008 creciera 1%. Esto se debe a la crisis crediticia desatada en las mayores economías del mundo, la pérdida de valor del dólar frente a otras monedas, los desbalances globales persistentes y el gran aumento en el precio de los *commodities* (tanto los derivados del petróleo como los que no lo son), que pusieron en peligro el desarrollo de la economía mundial (World Travel & Tourism Council, 2009).

Asimismo, ciertos acontecimientos internacionales pueden afectar al turismo, como los del 11 de septiembre de 2001 y sus secuelas traducidas en las guerras de Afganistán e Irak, las restricciones por motivos de seguridad que generaron los ataques terroristas en Madrid y Londres, catástrofes naturales como el tsunami del 2004 en Indonesia, riesgos de índole sanitario como el SARS en 2003, con la prohibición de viajar a Hong Kong, China y Montreal, o la Influenza A (H_1N_1) con la recomendación de no viajar a los países afectados a mediados del 2009.

Por otro lado, así como el turismo puede aportar grandes ventajas en el ámbito socioeconómico y cultural, al mismo tiempo puede contribuir a la degradación medioambiental y a la pérdida de la identidad local. Es por esta razón que en los últimos años ha crecido la conciencia sobre el desarrollo de un turismo fundamentado sobre criterios de sostenibilidad, es decir, ha de ser soportable ecológicamente a largo plazo, viable económicamente y equitativo desde una perspectiva ética y social para las comunidades locales (Carta del Turismo Sostenible, 2002).

Siendo el turismo un potente instrumento de desarrollo, puede y debe participar activamente en la estrategia del desarrollo sostenible, con la participación de todos los actores implicados en el proceso, y a todos los niveles: local, regional, nacional e internacional. Una buena gestión del turismo exige garantizar la sostenibilidad de los recursos de los que depende (OMT, 1999). Las nuevas tendencias e ideas de sostenibilidad, responsabilidad y conservación, repercuten en la actividad turística imponiendo modalidades y usos que antes no se contemplaban, permitiendo a nuevos lugares y protagonistas en la actividad turística, posicionarse con nuevos productos y servicios para estos segmentos emergentes de viajeros.

Entre las tendencias claves del desarrollo cualitativo del turismo están la mayor división del mercado; el desarrollo de nuevas formas de turismo, especialmente las relacionadas con la naturaleza, la vida salvaje, las zonas rurales y la cultura, y la introducción de nuevos programas en los tradicionales viajes organizados. Al mismo tiempo se registra, por parte de los turistas, una mayor selectividad al elegir un destino, mayor atención a la experiencia turística y a su calidad y una mayor sensibilidad por el medio ambiente, la cultura tradicional y la población local. Además del gran crecimiento global del desarrollo del turismo, se destaca su continua expansión geográfica y la diversificación de los destinos turísticos. Se espera que el turismo continúe incrementándose en el futuro debido, entre otros factores, al crecimiento de la población, el aumento de los niveles de vida, la mejora y expansión de los sistemas de transporte y la mayor disponibilidad del tiempo libre (OMT, 2002).

Principales destinos y países emisores de turismo

Francia, España, Estados Unidos, China e Italia son los cinco países que lideraron el mercado del turismo mundial en 2007, tanto en términos de llegadas como de ingresos derivados del turismo receptivo. Se consideran los principales destinos en el mundo según ambos indicadores, sólo que las posiciones relativas de dichos países se modifican dependiendo de cuál se considere (Tablas 1 y 2) (CAT, 2008).

En relación a los países pertenecientes a América del Sur, los únicos que figuraron dentro de los cincuenta países con mayor actividad turística son Brasil y la Argentina. En términos de llegadas, Brasil ocupó el puesto 41 con 5 millones de personas arribadas en 2007, mientras que la Argentina se ubicó en la posición 44 con 4,5 millones de arribos. Cuando se consideran los ingresos, Brasil asciende una posición (posición 40), habiendo percibido un ingreso de 5.000 millones de dólares en 2007, mientras que la Argentina pierde posiciones hasta ubicarse en el lugar 47, con un ingreso de 4.200 millones de dólares (CAT, 2008).

En cuanto a la dinámica mundial del turismo emisivo (Tabla 3), los cuatro países que realizaron el mayor gasto en turismo internacional durante 2007 pertenecen a Europa y el quinto es China. En relación a América del Sur, únicamente Brasil y la Argentina figuran dentro de los cincuenta países con mayor nivel de gasto en turismo internacional. Brasil ocupó la posición número 28 con un gasto de 8.200 millones de dólares, mientras que la Argentina se ubicó en la posición 36 con un gasto de 3.900 millones de dólares (CAT, 2008).

Tabla 1. Principales destinos: llegadas de turistas internacionales 2007 (en millones)

Posición	País	Gastos
1	Francia	81,90
2	España	59,20
3	Estados Unidos	56,00
4	China	54,70
5	Italia	43,70
…	…	…
28	Brasil	5,00
…	…	…
36	Argentina	4,50

Fuente: OMT, 2008.

Tabla 2. Principales destinos: ingresos por turismo internacional 2007 (millones de dólares).

Posición	País	Gastos
1	Estados Unidos	96.700,00
2	España	57.800,00
3	Francia	54.200,00
4	Italia	42.700,00
5	China	41.900,00
…	…	…
28	Brasil	5.000,00
…	…	…
36	Argentina	4.200,00

Fuente: OMT, 2008.

Tabla 3. Principales emisores: gastos en turismo internacional 2007 (millones de dólares).

Posición	País	Gastos
1	Alemania	82.900,00
2	Estados Unidos	76.200,00
3	Reino Unido	72.200,00
4	Francia	36.700,00
5	China	29.800,00
…	…	…
28	Brasil	8.200,00
…	…	…
36	Argentina	3.900,00

Fuente: OMT, 2008.

Breve reseña de la situación macroeconómica argentina en el período 1990 - 2008

En el período de posguerra que antecedió a los años noventa, la economía argentina se caracterizó por una gran inestabilidad en sus niveles de actividad: períodos de crecimiento de dos a cuatro años fueron seguidos por profundas caídas de uno a dos años. Fue más inestable aún en cuanto al nivel general de precios: períodos de relativa calma inflacionaria fueron sucedidos por años de altísima inflación, experimentando dos episodios hiperinflacionarios: uno a mediados de 1989 y el otro a principios de 1990.

Entre 1991 y 1998 la economía Argentina mostró un período de crecimiento, con una débil interrupción en 1995 por la crisis económica de México recordada como "efecto tequila", la que fue rápidamente superada. Desde julio de 1998, la economía dejó de crecer hasta abril de 2002. No obstante, un conjunto de hechos internos y externos a lo largo de este último año comenzaron a sentar las bases de la recuperación, en forma débil desde el segundo trimestre de 2002 y más fuertemente desde el comienzo de 2003. Posteriormente, en el período de 2003 a 2007 se produjo una elevada tasa de crecimiento de la economía, con un ritmo de casi un 9% anual. Actualmente, la economía se desenvuelve en una situación menos favorable a estos cinco años anteriores, tanto por cuestiones internacionales como por debilidades en la política económica interna (CAT, 2008).

El turismo receptivo en la República Argentina

El turismo receptivo es el que comprende a la población extranjera que visita un país diferente al de su nacimiento y con objetivos de ocio y recreación. Tiene la capacidad de generar ingresos genuinos de divisas al país. Según el Plan Federal Estratégico del Turismo Sustentable (PFETS) realizado por la Secretaría de Turismo de la Nación (2006), en 1991 se registraron 1,7 millones de visitantes extranjeros en la Argentina y en 1998 esta cifra llegó a 3 millones de arribos internacionales.

Durante ese tiempo, el turismo receptivo mostró un considerable crecimiento a partir de la mejora del posicionamiento internacional de los destinos turísticos del país. Sin embargo, entre 1998 y 2002 disminuyó este impulso debido a la pérdida de competitividad asociada con la política económica de la convertibilidad. No obstante, a partir de 2002, junto con la elevada tasa de crecimiento económico, se registró un período de importante crecimiento del turismo receptivo, llegando en 2007 a los 4.4 millones de turistas (Tabla 4 y Figura 1).

Asimismo, se ve una diversificación del turismo internacional hacia nuestro país. Mientras que en 1993 un 71% de los visitantes internacionales provenían de países limítrofes (Chile, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay) y solo un 10%

de Europa, en el 2004 estos guarismos pasaron a ser 64% y 17% respectivamente; mientras que el porcentaje de turistas provenientes de Estados Unidos y Canadá se mantuvo en el 7% en 2004. Los turistas europeos fueron quienes generaron el mayor porcentaje de divisas (29% en 2004), seguidos por los chilenos (17%), los visitantes de Estados Unidos y Canadá (13%) y los brasileños (9%).

Esta dinámica de la demanda turística de los visitantes extranjeros y la potenciación del turismo interno, ha revalorizado la importancia del sector en la economía argentina. El turismo receptivo representó en el 2004 el 1.6% del PBI, superando el 1.4% del 2002 y el 1% promedio de la década pasada.

En 2004 el turismo generó ingresos de divisas por U$S 2491 millones; comparado con otros rubros de exportación, esto significó más del doble de las divisas ingresadas por exportación de carnes (U$S 1.229 millones), un guarismo similar al de la exportación de petróleo (U$S 2.315 millones) y una cifra ligeramente inferior a la correspondiente a la exportación de cereales (U$S 2.704 millones).

El “Reporte 2009 sobre Competividad Turística”, realizado por el *World Economic Forum,* posiciona a la Argentina en el decimotercer lugar entre los países considerando sus recursos naturales. Esto es debido a que cuenta con cuatro sitios declarados *Patrimonio Natural de la Humanidad* por la UNESCO, así como por la diversidad de su flora y su fauna.

Este informe destaca como aspectos positivos de la República Argentina la gran cantidad de superficie y la variedad de sitios para visitar, la relativamente alta densidad de vuelos disponibles en los aeropuertos, la alta tasa de alfabetismo del país y el relativamente fácil acceso al trabajo para un extranjero.

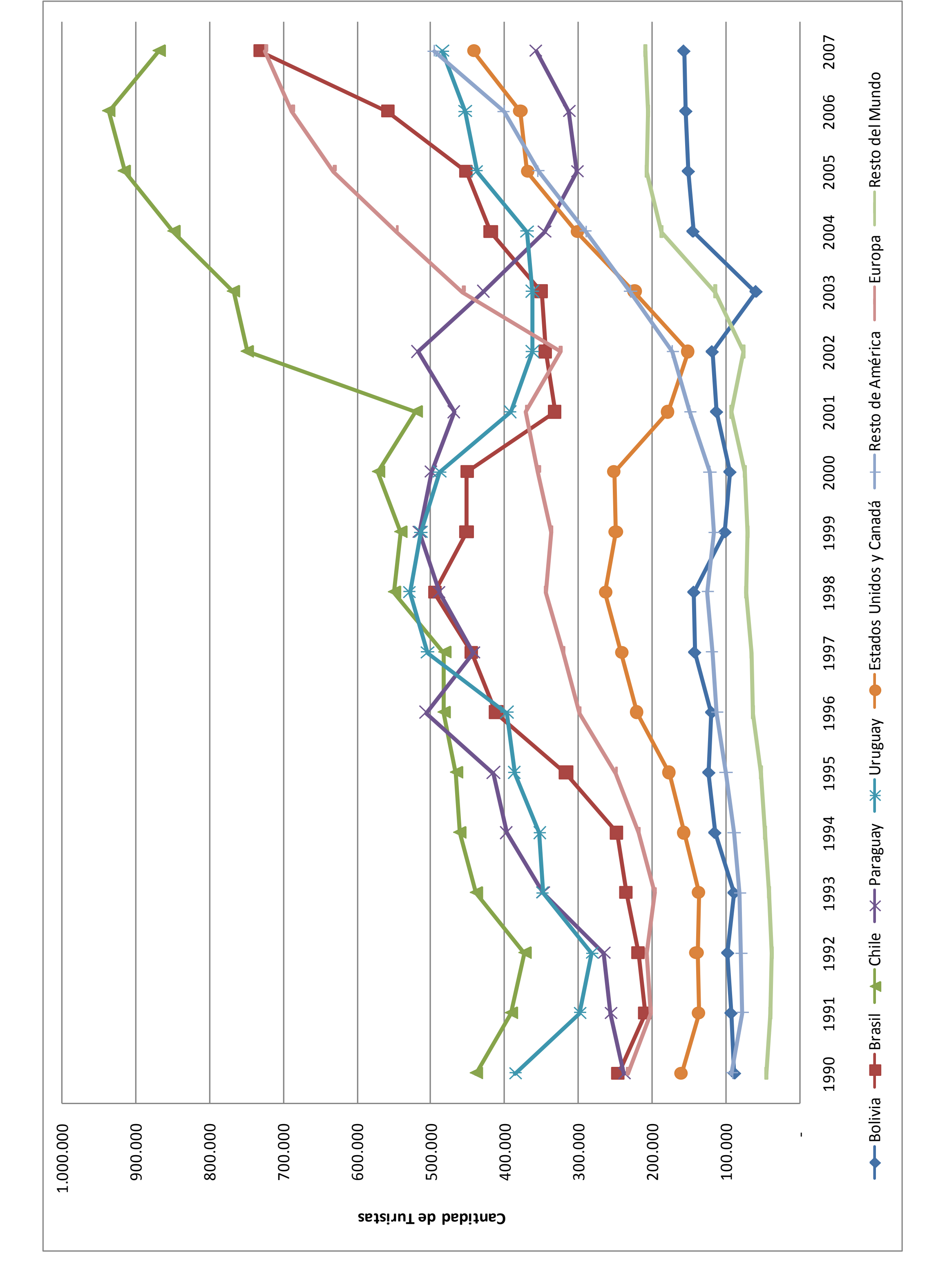
Sin embargo, dicho informe destaca como aspectos negativos las escasas reglas para la inversión directa extranjera, que no acompañan al desarrollo del sector turismo, y la poco estricta regulación medioambiental, aspecto a considerar dada la importancia de los recursos naturales para la industria turística. Por último, en dicho reporte se observa una caída en la consideración para los siguientes ítems: normas y desempeño político, sostenibilidad medioambiental, competitividad en los precios y valoración de los recursos humanos.

Tabla 4. Llegada de turistas internacionales a la Argentina. Período 1990 – 2007.

	Bolivia	Brasil	Chile	Paraguay	Uruguay	Estados Unidos y Canadá	Resto de América	Europa	Resto del Mundo	Total de Turistas
1990	88.860	246.712	438.965	238.556	385.949	161.016	91.866	232.956	45.154	1.930.034
1991	93.557	210.345	391.538	255.972	298.902	138.058	78.120	201.873	39.818	1.708.183
1992	98.083	219.779	373.113	265.908	282.700	140.366	79.751	206.551	37.659	1.703.910
1993	89.528	235.055	438.892	348.701	348.915	137.832	81.499	196.210	41.830	1.918.462
1994	115.628	248.617	461.393	398.160	353.559	158.218	89.523	217.971	46.345	2.089.414
1995	123.699	316.784	465.743	415.945	387.328	178.180	100.440	248.348	52.227	2.288.694
1996	119.842	412.083	482.583	506.619	397.138	221.255	112.562	298.858	62.969	2.613.909
1997	142.949	445.343	481.643	442.660	504.390	242.193	119.149	319.787	66.112	2.764.226
1998	144.012	494.843	549.718	489.131	528.484	264.297	124.894	344.323	72.770	3.012.472
1999	101.724	451.768	541.163	515.914	513.749	249.781	116.568	336.676	70.898	**2.898.241**
2000	95.072	451.368	571.334	499.835	488.037	252.384	122.120	354.050	75.268	2.909.468
2001	113.234	333.012	520.316	469.191	392.450	179.832	149.156	370.933	92.340	2.620.464
2002	119.121	345.038	749.036	518.310	362.963	152.620	172.503	323.729	76.719	2.820.039
2003	59.678	350.298	767.758	429.792	363.107	224.472	229.630	455.998	114.538	2.995.271
2004	145.244	418.865	848.162	346.266	370.428	302.255	290.668	546.184	188.454	3.456.526
2005	151.510	452.663	915.508	302.150	437.714	369.753	354.597	630.888	207.883	3.822.666
2006	154.871	558.896	936.502	312.735	453.707	379.753	401.317	687.608	207.057	4.092.446
2007	157.563	731.987	868.188	358.312	484.584	442.704	496.100	724.575	210.441	4.474.454

Fuente: INDEC – SECTUR, 2007.

Figura 1. Llegada de turistas internacionales a la Argentina. Período 1990 – 2007.



Fuente: INDEC – SECTUR, 2007.

Sitios del patrimonio de la humanidad

Los sitios declarados patrimonios de la humanidad actúan como imanes para la promoción turística y para la nación en que se encuentran son símbolos vivos que siguen influyendo en los valores del presente (OMT, 2002). La Argentina cuenta con cuatro sitios declarados *patrimonio cultural de la humanidad* y cuatro sitios declarados *patrimonio natural de la humanidad* por la *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO).*

Patrimonios Culturales de la Humanidad:

- Misiones Jesuíticas Guaraníes (1983): San Ignacio Miní, Santa Ana, Nuestra Señora de Loreto y Santa María Mayor (provincia de Misiones, Argentina), junto con São Miguel das Missões (estado de Rio Grande Do Sul, Brasil).
- Cueva de las Manos (1999): en el río Pinturas, provincia de Santa Cruz.
- Camino de las Estancias Jesuíticas (2000): compuesto por seis conjuntos: la Manzana Jesuítica (Colegio Nacional de Monserrat, Iglesia de la Compañía de Jesús y antigua Universidad de Córdoba) y las estancias jesuíticas de Alta Gracia, Jesús María, Colonia Caroya, La Candelaria y Santa Catalina, en la provincia de Córdoba.
- Quebrada de Humahuaca (2003): en la provincia de Jujuy.

Patrimonios Naturales de la Humanidad:

- Parque Nacional Los Glaciares (1981): en la provincia de Santa Cruz.
- Parque Nacional Iguazú (1984): en la provincia de Misiones.
- Península Valdés (1999): en la provincia de Chubut.
- Parque Natural Ischigualasto - Talampaya (2000): parques contiguos en las provincias de San Juan y la Rioja.

Las razones que determinan la inclusión de un sitio en la Lista del Patrimonio Mundial de la Humanidad son las mismas que año tras año atraen a miles o millones de turistas. La Convención del Patrimonio Mundial declara a los sitios *Patrimonio Mundial* con la idea de que estos sitios pertenecen de alguna manera a todos los pueblos del mundo y deben ser preservados para las generaciones futuras. Para que estos sitios sean preservados correctamente los gobiernos, los administradores de los sitios y los visitantes deben orientar sus acciones hacia prácticas de turismo sostenible (Pedersen, 2005).

Encuesta de Turismo Internacional (ETI) y Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH)

Hacia finales del año 2003 la Secretaría de Turismo de la Nación (SECTUR) y

el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) firmaron un convenio para la elaboración de la Cuenta Satélite de Turismo, es decir, la medición del impacto y la participación relativa del turismo en el conjunto de la economía argentina, a través de la Encuesta de Turismo Internacional (ETI) y la Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH).

Estas encuestas responden a recomendaciones de la Organización Mundial de Turismo (OMT). Su objetivo primordial es dotar a los gobiernos, a las empresas y al público en general, de la información básica para la elaboración de políticas en la materia y para el desarrollo de negocios. Tienden, además, a la generación de estadísticas que permitan las comparaciones entre todos los países.

ETI - Pernoctaciones según destino - Aeropuerto Internacional de Ezeiza, 2001 -2008

Considera las pernoctaciones totales según destino visitado, para los turistas ingresados a través del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, entre los años 2001 y 2008, según datos del INDEC. La tendencia se mantiene durante todo el período, recibiendo siempre la mayor proporción de pernoctaciones totales la Ciudad de Buenos Aires, con un promedio de 55%.

Le siguen los demás destinos turísticos con porcentajes promedio menores a 5%; se dividen en: Costa Atlántica 4%; Provincia de Córdoba 4%; Ushuaia y Glaciar Perito Moreno 4%; Bariloche, La Angostura y San Martin de los Andes 4%; Provincias de Salta, Tucumán y Jujuy 3%; Provincia de Mendoza 3%; Cataratas del Iguazú 2%, y por último Puerto Madryn y Península Valdés 1%. Los restantes destinos se agrupan dentro de la categoría “otros”, con un porcentaje total del 20%.

ETI - Llegada de turistas - Aeropuerto Internacional de Ezeiza, 2009

A partir de 2008 la ETI se comenzó a realizar en forma mensual, y en las cifras de 2009 se pudo observar el peso de la crisis internacional. La llegada de turistas cayó 22,1% en febrero en relación al mismo mes de 2008, y aún mayor fue la retracción de los gastos de los visitantes, con una baja del 35,2%. Cabe destacarse que la mitad de los extranjeros que ingresaron al país por vía aérea lo hicieron por Ezeiza.

La llegada de turistas había comenzado a crecer en 2002, pero a partir de octubre del año 2008 dicha tendencia se interrumpió. Lo que más cayó es la afluencia de turistas de los países vecinos, que son los más afectados por la devaluación de sus monedas. Por ejemplo, en febrero de 2009, con respecto a febrero 2008 la llegada de turistas chilenos cayó 44,56% y la llegada de brasileños disminuyó 26,8%. La menor baja correspondió a los norteamericanos, con el 14,6%, mientras que para los turistas europeos la merma fue de 15,9%.

Por otra parte, con la crisis los turistas extranjeros gastan menos. La estadía promedio en 2009 fue igual a la de 2008, 14,7 noches, pero el gasto diario bajó 16,8%, ya que se redujo a 86,9 dólares. La caída es aún más profunda si se comparan los gastos totales de un año contra otro. En febrero de 2009 los extranjeros dejaron 192,2 millones de dólares en el país. Esto supone una merma del 35,2% respecto de lo gastado el año anterior (Quiroga, 2009).

El turismo interior en la Argentina, 2001-2004

El turismo interior es el turismo realizado dentro de las fronteras nacionales, ya sea por los propios residentes argentinos (turismo interno) o por visitantes ajenos al país (turismo receptor). Según el Plan Federal Estratégico del Turismo Sustentable (PFETS) el turismo interior ha experimentado un crecimiento inédito en los últimos años.

Las estadísticas de los períodos vacacionales que comprenden la temporada estival (15 de diciembre al 15 de marzo), temporada invernal (15 de junio al 15 de septiembre) y Semana Santa, desde el año 2001 al 2004, muestran que la evolución de las llegadas de turistas a las localidades argentinas experimentaron un crecimiento acumulado del 34,8%, con un incremento anual que sólo tuvo la excepción del año 2002, en que se produjo una baja del orden del 7% debido a la coyuntura económica y social desfavorable.

Superada la crisis, el crecimiento del sector fue destacado, motivado no sólo por un incremento de los arribos de turistas extranjeros, sino también debido a la sustitución de destinos por parte de los propios argentinos. En el año 2003 el incremento en el número de llegadas a los destinos del país fue del 32.1% en relación a 2002. Al respecto, es importante destacar que el movimiento interno no genera ingresos como los que se logran cuando llega un turista del exterior, pero como contrapartida, cada reemplazo de un viaje al exterior por un viaje dentro del país es como una sustitución de importaciones, es decir que mejora la situación de la balanza de pagos en lo que respecta al rubro viajes.

Otro de los fenómenos que se destaca en el comportamiento del turismo interior en la Argentina, además del crecimiento, es la redistribución de los turistas según destinos. Esta tendencia, que se observa a nivel internacional, en nuestro país se ha profundizado por el comportamiento de los turistas argentinos que han dejado de salir al exterior y que han optado por reemplazar los destinos tradicionales de sol y playa por destinos de turismo aventura y contacto con la naturaleza.

La llegada creciente de turistas extranjeros es también un factor de distribución tanto regional como estacional del turismo, tomado en su conjunto. A modo de ejemplo, podemos mencionar que en la temporada estival 1999/2000 la región Buenos Aires, donde están incluidas las localidades de la Costa Atlántica

representó el 62% del total de llegadas, mientras que cinco años después ese porcentaje bajó a un 54%. Otro factor para destacar en el comportamiento de la demanda es la tendencia a realizar más viajes durante el año. Se trata de un incremento en la práctica de “mini vacaciones”.

Sin embargo, la demanda no alcanza a explotar integralmente las potencialidades turísticas de nuestro país en lo que hace a su oferta en infraestructura de alojamiento, productos y destinos. Existen destinos que captan un volumen de arribos elevado respecto de la demanda total, pero a su vez estos arribos se concentran en unos pocos meses del año.

De los resultados de las encuestas de ocupación hotelera (EOH) y turismo internacional (ETI) se desprende que las localidades que concentran los mayores volúmenes de demanda captan fundamentalmente a los residentes argentinos que se desplazan por motivos vacacionales, en su gran mayoría, dentro del país. El comportamiento de la demanda plantea, entonces, la necesidad de profundizar la redistribución tanto espacial como temporal de los flujos.

El turismo interno según la Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares 2006

La Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares (EVyTH) es la primera investigación nacional que describe los perfiles de los viajeros y los gastos realizados por los hogares residentes en viajes y turismo dentro y fuera del país. Esta investigación fue realizada por la Secretaría de Turismo de la Nación (SECTUR) y el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) durante el año 2006, en hogares de todo el país, y no sólo brinda información sobre el turismo interno en materia de nivel de gastos, sino también en cuanto a destinos elegidos, frecuencias y tipologías de viajes, estadías promedio, motivaciones, medios de transporte utilizados y otras características.

Los resultados de la encuesta demuestran que el medio de transporte más utilizado es el automóvil. Del total de viajes con pernoctación, el 56,2% fue realizado en automóvil o similares; de las excursiones o visitas, el 77,1% fue realizada en auto; y sólo el 5,2% de los viajes se realiza en avión, cuyo uso es más frecuente en los viajes al extranjero (44,3%).

Asimismo, los viajes en tren son poco frecuentes, alcanzando sólo al 2,1% del total de excursiones, y el 0,8% del total de viajes. Cuando se considera la utilización de los medios de transporte en función de los niveles de ingreso, puede observarse que en niveles de ingresos inferiores se usa mayoritariamente el ómnibus mientras que el uso del auto y del avión se incrementa notablemente en los niveles de ingresos superiores.

Con respecto al tipo de alojamiento de los turistas, se observa la importancia del alojamiento en viviendas de familiares o amigos que residen en el lugar de la

visita, con una participación del 50,5%. El 18,7% de los viajeros se alojan en hoteles de hasta tres estrellas; y el 6,8% son viajes a viviendas alquiladas por temporadas. En los viajes dentro de la Argentina, el alojamiento en residencias de familiares y amigos es levemente mayor (51,5%) mientras que en los viajes al extranjero, aumenta por sobre el promedio el alojamiento en altas categorías (21,1% en comparación con el 4,3% del promedio).

Se analiza también el uso de paquetes turísticos y para ello se consideran los viajes no reiterados, dado que en general son los que tienen una motivación más turística. La utilización de paquetes turísticos no es muy elevada: en los viajes no reiterados al extranjero asciende a un 16,7% mientras que en los viajes no reiterados en la Argentina sólo es del 4,8%. A su vez, el uso de paquetes turísticos es más habitual en los viajes de egresados (el 91,6% de los mismos se organizan mediante paquetes), en viajes de esparcimiento, ocio y recreación; y en viajes de estudio y formación.

La EVyTH muestra también que los viajes por ocio y esparcimiento tienen un alto grado de estacionalidad, concentrándose en los meses de enero (24%) y febrero (21%), mientras que las visitas a familiares y amigos, y, principalmente los viajes por negocio y trabajo son más estables durante el año. En octubre, se observa un máximo de viajes de trabajo y reuniones, que alcanza al 12,4%. La menor proporción de viajes por ocio se realiza en el mes de junio. Por ejemplo, del total de turistas que visitan familiares o amigos, entre el 10% y el 12% realizan su viaje en el mes de enero y/o febrero, y la menor participación ocurre en los meses de noviembre, mayo, y junio (6%).

Cabe destacar que dentro de las actividades realizadas con motivo de ocio, el disfrute y uso de la playa es la principal (50,30%), seguida por visitas a atractivos naturales, salidas nocturnas a discotecas, y la asistencia y visita a atractivos culturales. Esta también es una medida indirecta de la estacionalidad: si el 50% de las visitas consiste en el uso de las playas y esta es la principal actividad turística, claramente el tipo de producto turístico debe aprovecharse en los meses estivales. En cambio, cualquier otra actividad, desde la asistencia a eventos culturales y la visita a atractivos culturales (27%) hasta la asistencia a eventos religiosos (1,8%), puede realizarse en cualquier época del año.

Referencias

CAT (2008) *La Importancia de la Actividad Económica de Turismo y Viajes en Argentina*. Buenos Aires, Cámara Argentina de Turismo, Directores: Sturzenegger, A.; Porto, N., agosto de 2008, 5° informe.

Conferencia Mundial de Turismo Sostenible (1995) *Carta del Turismo Sostenible*. Lanzarote, Islas Canarias. http://www.turismo-sostenible.org/docs/Carta-del-Turismo-Sostenible.pdf Consulta: mayo 2009.

EVTYH (2006) *Encuesta de Viajes, Turismo y Hogares*. Buenos Aires, Dirección Nacional de Desarrollo Turístico - Dirección de Estudios de Mercado y Estadística. < http://2016. turismo.gov.ar/wp_turismo/wp-content/uploads/ 2008/08/evyth-13-08.pdf> Consulta: mayo de 2009.

OMT (1999) *Código Ético Mundial para el Turismo*. <http://www.unwto.org/ethics/full_text/en/pdf/Codigo_Etico_Espl.pdf> Consulta: mayo 2009.

OMT (2001) *Cuenta Satélite de Turismo – Recomendaciones sobre el marco conceptual.* <http://unstats.un.org/unsd/publication/SeriesF/ SeriesF_80S.pdf> Consulta: mayo de 2009

OMT (2002) *Contribuciones de la Organización Mundial del Turismo a la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible*. Johannesburgo.

Paci, E. (1996) *El papel del turismo en el sistema económico.* Madrid, Tabla Intersectorial de la Economía Turística - Instituto de Estudios Turísticos.

Pedersen, A. (2005) *Gestión del Turismo en Sitios de Patrimonio Mundial*. Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO <http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001286/ 128679s.pdf > Consulta: mayo 2009.

Quiroga, A. (2009) *Cayó fuerte la llegada de turistas extranjeros al país y culpan a la crisis*. Diario Clarín, 16/04/2009, Buenos Aires, <http://www.clarin.com/diario/2009/04/16/sociedad/s-01899065.htm> Consulta: mayo de 2009.

SECTUR (2006) *Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS). Turismo 2016*. Buenos Aires, Secretaría de Turismo de la Nación Argentina.

UNESCO (2009) *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*. <http://whc.unesco.org/en/statesparties/ar> Consulta: mayo 2009.

World Economic Forum (2009) *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2009.* Geneva. <http://www.weforum.org/pdf/TTCR09/TTCR09_FullReport.pdf> Consulta: mayo de 2009.

World Travel & Tourism Council (2009) *Travel and Tourism Economic Impact - Executive Summary 2009*. London, <http://www.wttc.org/eng/ Tourism_Research/Tourism_Economic _Research/> Consulta: mayo de 2009.

TENDENCIAS ACTUALES DEL CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO ARGENTINO Y UNA ESTIMACIÓN DE LAS TASAS MIGRATORIAS PROVINCIALES 1991-2001

SÁNCHEZ Darío C. – ASTINZA María A. C.

Resumen

Se analizan las actuales tendencias en el crecimiento demográfico argentino y se estiman los saldos migratorios de las provincias en el período intercensal 1991-2001, arriesgando algunas explicaciones e interpretaciones. Los cambios en los volúmenes demográficos se analizan a escala nacional, regional y provincial, así como por tamaños de localidades. Es evidente que el cambio estructural iniciado en los años setenta mantiene sus tendencias, habiéndose comprobado una vez más la desaceleración del crecimiento general y la desconcentración demográfica a escala nacional. También continúa creciendo la participación relativa de las metrópolis intermedias, muchas de ellas capitales de provincia, con aumento de las primacías en el nivel provincial, producto de la inmigración desde el campo y las localidades menores. Estas tendencias reflejan la magnitud de los flujos migratorios a las metrópolis y ciudades intermedias extrapampeanas, y en menor medida las diferencias en el crecimiento vegetativo. Las provincias con los más altos saldos migratorios relativos son las menos pobladas. En muchas de ellas se observa el resultado de las políticas de promoción industrial y en otras el desarrollo o el redimensionamiento de actividades con efecto multiplicador.

Palabras claves: crecimiento demográfico, tasas migratorias, promoción industrial, Argentina

CURRENT TRENDS OF THE DEMOGRAPHIC ARGENTINE GROWTH AND AN ESTIMATION OF THE MIGRATORY PROVINCIAL RATES 1991-2001

Abstract

It discusses current trends in population growth and estimated Argentine migration balance of the provinces in the inter census period 1991-2001, risking some explanations and interpretations. The demographic changes in volumes are discussed at national, regional and provincial level and by district size. It is clear that structural change initiated in the seventies maintains its trends, having shown once again the slower overall growth and national demographic devolution. It also continues to grow relative share of intermediate cities, many provincial capitals, with increasing headway in the provincial level, the product of immigration from the country side and smaller towns. These trends reflect the scale of migration to cities and towns extra intermediate pampas, and to a lesser extent the differences

in vegetative growth. The provinces with the highest relative migration balance are the least populated. Many of these shows the result of industrial promotion policies and other development activities or the downsizing of a multiplier effect.

Key words: population growth, migration rates, industrial promotion, Argentina

El crecimiento demográfico a escala regional y provincial

El objetivo principal de este capítulo es presentar una estimación de los saldos migratorios de las provincias argentinas para el período intercensal 1991-2001, así como arriesgar algunas explicaciones e interpretaciones respecto a los mismos. En el PRIGEO – CONICET, hoy DIGEO – IMHICIHU – CONICET, se realizaron valiosas contribuciones al estudio de las migraciones internacionales (Sassone, 1996) y de las comunidades extranjeras en la Argentina (De Marco et al., 1994; Rey Balmaceda, 1994; Sassone, 2002). Aunque de un modo mucho más modesto, pretendemos realizar un aporte a la comprensión de los cambios acontecidos en la población argentina en el período intercensal 1991-2001. Para ello tomaremos como base la información de los censos, a la vez que un trabajo anterior (Sánchez y Astinza, 2002).

Los cambios en los volúmenes demográficos serán analizados a escala nacional, regional y provincial, así como por tamaños de localidades, dado que se han comprobado, en general, diferentes ritmos de crecimiento para distintos tamaños de asentamientos. Los resultados del IXº Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda, realizado entre el 16 y el 17 de noviembre de 2001, permitieron confirmar las tendencias observadas a partir de la década del setenta, las cuales en algunos casos se acentuaron respecto al censo de 1991.

Ese cambio estructural, que ya fue analizado para los períodos intercensales anteriores por Vapñarsky y Gorojovsky (1990), Formiga (2002) y Sánchez (1989b; 1992a; 1993; 1996a; 1996b), entre varios otros, hoy se hallaría plenamente consolidado, habiéndose comprobado una vez más, con el Censo Nacional de 2001, la desaceleración del crecimiento general y la disminución del peso demográfico del Gran Buenos Aires (GBA) y la Región Pampeana en relación con el resto del país.

También se comprobó que continuaba creciendo la participación relativa de las ciudades intermedias, asociada al aumento de las primacías provinciales, producto en ambos casos de la inmigración desde el campo y las localidades menores, con el consecuente despoblamiento rural, tanto en términos porcentuales como en valores absolutos.

En la Tabla 1 se volcaron los valores absolutos de población obtenidos en los distintos censos nacionales, a partir del segundo, del año 1895, en que el territorio sobre el cual se ejercía soberanía plena no difería mayormente del

actual. Se consideraron tres niveles de análisis: el total del país, las regiones definidas por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) y las jurisdicciones primarias, es decir la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Capital Federal) y las veintitrés provincias, hallándose desagregada la provincia de Buenos Aires en los partidos del GBA, integrantes de la Región Metropolitana, y el resto de la provincia de Buenos Aires, correspondiente a la Región Pampeana.

Tabla 1: Población argentina por regiones y provincias, según censos nacionales (1895 – 2001)

JURISDICCION	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1991	2001
ARGENTINA	*3.954.911*	*7.885.237*	*15.893.827*	*20.013.793*	*23.364.431*	*27.949.480*	*32.615.528*	*36.223.947*
METROPOLITANA	800.892	2.039.145	4.722.381	6.739.045	8.352.900	9.766.030	10.918.027	11.453.725
Capital Federal	663.854	1.575.814	2.981.043	2.966.634	2.972.453	2.922.829	2.965.403	2.768.772
Partidos GBA	137.038	463.331	1.741.338	3.772.411	5.380.447	6.843.201	7.952.624	8.684.953
PAMPEANA	1.850.474	3.765.440	6.690.340	7.596.558	8.573.450	10.012.080	11.487.708	12.647.970
Resto Bs. As.	784.130	1.603.617	2.532.536	2.993.697	3.394.082	4.022.207	4.642.350	5.133.724
Santa Fe	379.188	899.640	1.702.975	1.884.918	2.135.583	2.465.546	2.798.422	2.997.376
Córdoba	351.223	735.472	1.497.987	1.753.840	2.060.065	2.407.754	2.766.683	3.061.611
Entre Ríos	292.019	425.373	787.362	805.357	811.691	908.313	1.020.257	1.156.799
La Pampa	25.914	101.338	169.480	158.746	172.029	208.260	259.996	298.460
NOROESTE	704.635	994.801	1.788.329	2.201.242	2.382.180	3.012.387	3.677.538	4.457.398
Tucumán	215.742	332.933	593.371	773.972	765.962	972.655	1.142.105	1.336.664
Salta	118.015	142.156	290.826	412.854	509.803	662.870	866.153	1.079.422
Santiago del Estero	161.502	261.678	479.473	476.503	495.419	594.920	671.988	806.347
Jujuy	49.713	77.511	166.700	241.462	302.436	410.008	512.329	611.484
Catamarca	90.161	100.769	147.213	168.231	172.323	207.717	264.234	333.661
La Rioja	69.502	79.754	110.746	128.220	136.237	164.217	220.729	289.820
NORDESTE	288.032	466.173	1.316.204	1.616.498	1.807.855	2.247.710	2.822.599	3.361.892
Chaco	10.422	46.274	430.555	543.331	566.613	701.392	839.677	983.087
Misiones	33.163	53.563	246.396	361.440	443.020	588.977	788.915	963.869
Corrientes	239.618	347.055	525.463	533.201	564.147	661.454	795.594	929.236
Formosa	4.829	19.281	113.790	178.526	234.075	295.887	398.413	485.700
CUYO	281.837	513.053	1.015.006	1.350.739	1.540.819	1.876.620	2.227.654	2.565.579
Mendoza	116.136	277.535	588.231	824.036	973.075	1.196.228	1.412.481	1.576.585
San Juan	84.251	119.252	261.229	352.387	384.284	465.976	528.715	622.094
San Luis	81.450	116.266	165.546	174.316	183.460	214.416	286.458	366.900

Tabla 1: Población argentina por regiones y provincias, según censos nacionales (1895 – 2001) (cont.)

JURISDICCION	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1991	2001
PATAGONIA	29.041	106.625	361.567	509.711	707.227	1.034.653	1.482.002	1.737.383
Río Negro	9.241	42.242	134.350	193.292	262.622	383.354	506.772	552.677
Neuquén	14.517	28.866	86.836	109.890	154.570	243.850	388.833	473.315
Chubut	3.748	23.065	92.456	142.412	189.920	263.116	357.189	413.240
Santa Cruz	1.058	9.948	42.880	52.908	84.457	114.941	159.839	197.191
Tierra del Fuego	477	2.504	5.045	11.209	15.658	29.392	69.369	100.960

Fuente: Elaboración de los autores sobre la base de los censos nacionales de población.

Como se aprecia en dicha tabla, el censo de población de 2001 registró unos 36,2 millones de habitantes en todo el país, lo cual nos habla de un aumento de tan sólo unos 3,6 millones de personas en algo más de diez años. A partir de los valores absolutos de la Tabla 1, se obtuvo la Tasa de Crecimiento Medio Anual (TCMA) para cada unidad espacial (i) y para cada período intercensal considerado, siendo:

$$TCMA_i = [(P_{if} / P_{ic})^{1/t} - 1] * 100 \qquad (1)$$

P_{if} : Población en i al final del período intercensal, por ejemplo, en 1991.
P_{ic} : Población en i al comienzo del período intercensal, por ejemplo, en 1980.
t : Tiempo transcurrido entre ambos censos, en el ejemplo, 10,56 años.

A diferencia de los porcentajes, las TCMA permiten comparar el crecimiento en distintos períodos intercensales cuando estos no tienen una amplitud constante. En el ejemplo anterior, un censo se realizó el 22 de octubre de 1980 y el siguiente el 15 de mayo de 1991, es decir que entre uno y otro transcurrieron diez años y 205 días, lo cual expresado en años es 10 + 205/365 = 10,5616. Como puede verse, para la obtención de las TCMA de la Tabla 2 se tuvieron en cuenta las fechas exactas de los censos y no los años en que se realizaron, lo que hubiera significado, en el caso ejemplificado, un error cercano al 5%.

Al analizar las TCMA para el total del país, se comprueba una disminución casi constante del ritmo de crecimiento, con la sola excepción de un leve repunte en los años setenta (1,8%), en que en el breve período democrático de mediados de década se estimuló la repatriación de "cerebros" y la inmigración en general.

Desde entonces la desaceleración se agudizó, con un crecimiento medio de 1,47% en los ochenta y apenas un 1,00% anual en el período 1991-2001, el menor desde que se realizan los censos nacionales de población. Esto mostraría,

a priori, que habría cambiado el signo históricamente positivo del saldo migratorio de la Argentina.

A partir de las tasas de crecimiento de la Tabla 2, expresadas en porcentajes, se elaboraron los cartogramas respectivos para los últimos cuatro períodos intercensales del milenio pasado (Fig.1), y a los efectos de las comparaciones se establecieron, para todos ellos, las mismas cinco clases areales, usando intervalos constantes cuyos límites interiores son los números enteros entre 0 y 3, quedando los extremos abiertos.

Tabla 2: TCMA por regiones y provincias, según censos nacionales (1895 – 2001)

JURISDICCION	1895-1914	1914-47	1947-60	1960-70	1970-80	1980-91	1991-2001
ARGENTINA	*3,699*	*2,147*	*1,736*	*1,560*	*1,797*	*1,473*	*1,003*
METROPOLITANA	5,042	2,577	2,691	2,170	1,566	1,061	0,457
Capital Federal	4,655	1,951	-0,036	0,020	-0,167	0,137	-0,651
Partidos GBA	6,621	4,094	5,943	3,614	2,419	1,433	0,842
PAMPEANA	3,810	1,757	0,953	1,217	1,554	1,310	0,920
Resto Bs. As.	3,837	1,394	1,257	1,263	1,702	1,367	0,962
Santa Fe	4,652	1,953	0,761	1,256	1,438	1,206	0,656
Córdoba	3,967	2,179	1,184	1,622	1,562	1,324	0,968
Entre Ríos	1,999	1,883	0,169	0,078	1,124	1,106	1,202
La Pampa	7,441	1,571	-0,487	0,807	1,918	2,123	1,321
NOROESTE	1,832	1,793	1,563	0,793	2,361	1,907	1,847
Tucumán	2,310	1,767	2,004	-0,104	2,403	1,532	1,508
Salta	0,984	2,193	2,651	2,132	2,644	2,565	2,117
Santiago del Estero	2,573	1,852	-0,046	0,390	1,836	1,160	1,749
Jujuy	2,365	2,348	2,805	2,277	3,071	2,132	1,698
Catamarca	0,587	1,155	1,002	0,241	1,874	2,305	2,245
La Rioja	0,727	1,000	1,100	0,608	1,874	2,840	2,625
NORDESTE	2,567	3,195	1,546	1,125	2,188	2,180	1,678
Chaco	8,162	6,993	1,752	0,420	2,144	1,718	1,512
Misiones	2,555	4,733	2,902	2,056	2,871	2,806	1,924
Corrientes	1,969	1,265	0,109	0,566	1,594	1,764	1,488
Formosa	7,559	5,527	3,420	2,746	2,357	2,857	1,903
CUYO	3,203	2,089	2,157	1,325	1,979	1,637	1,353
San Juan	1,845	2,405	2,260	0,870	1,934	1,203	1,560
San Luis	1,891	1,077	0,386	0,513	1,562	2,781	2,383
Mendoza	4,692	2,302	2,549	1,676	2,074	1,586	1,051

Tabla 2: TCMA por regiones y provincias, según censos nacionales (1895 – 2001) (cont.)

JURISDICCION	1895-1914	1914-47	1947-60	1960-70	1970-80	1980-91	1991-2001
PATAGONIA	7,085	3,770	2,597	3,329	3,854	3,461	1,524
Río Negro	8,327	3,568	2,753	3,113	3,831	2,678	0,828
Neuquén	3,684	3,394	1,774	3,471	4,636	4,517	1,888
Chubut	10,036	4,297	3,278	2,921	3,293	2,936	1,397
Santa Cruz	12,518	4,527	1,582	4,788	3,111	3,171	2,018
Tierra del Fuego	9,119	2,145	6,143	3,399	6,460	8,470	3,635

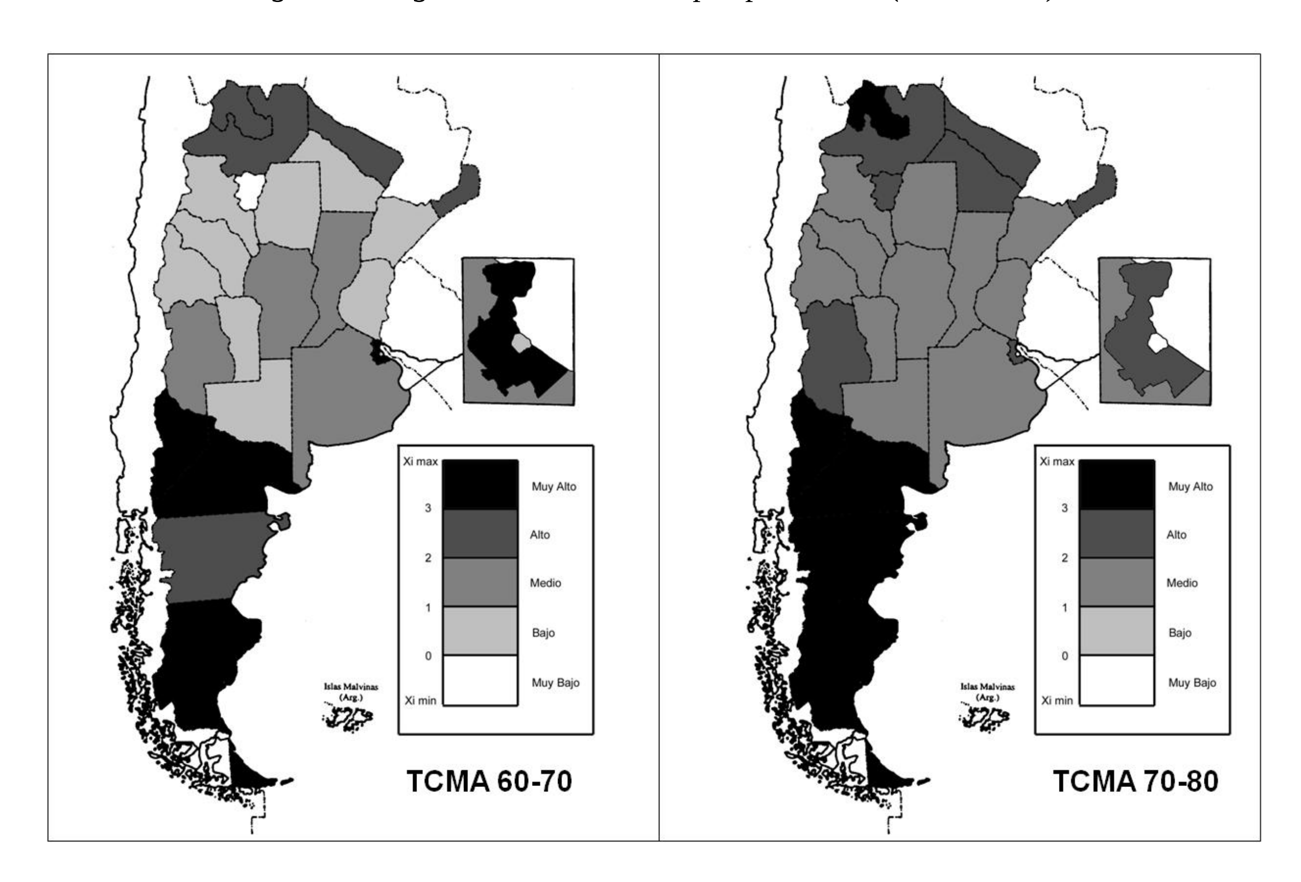
Fuente: Elaboración de los autores sobre la base de los censos nacionales de población.

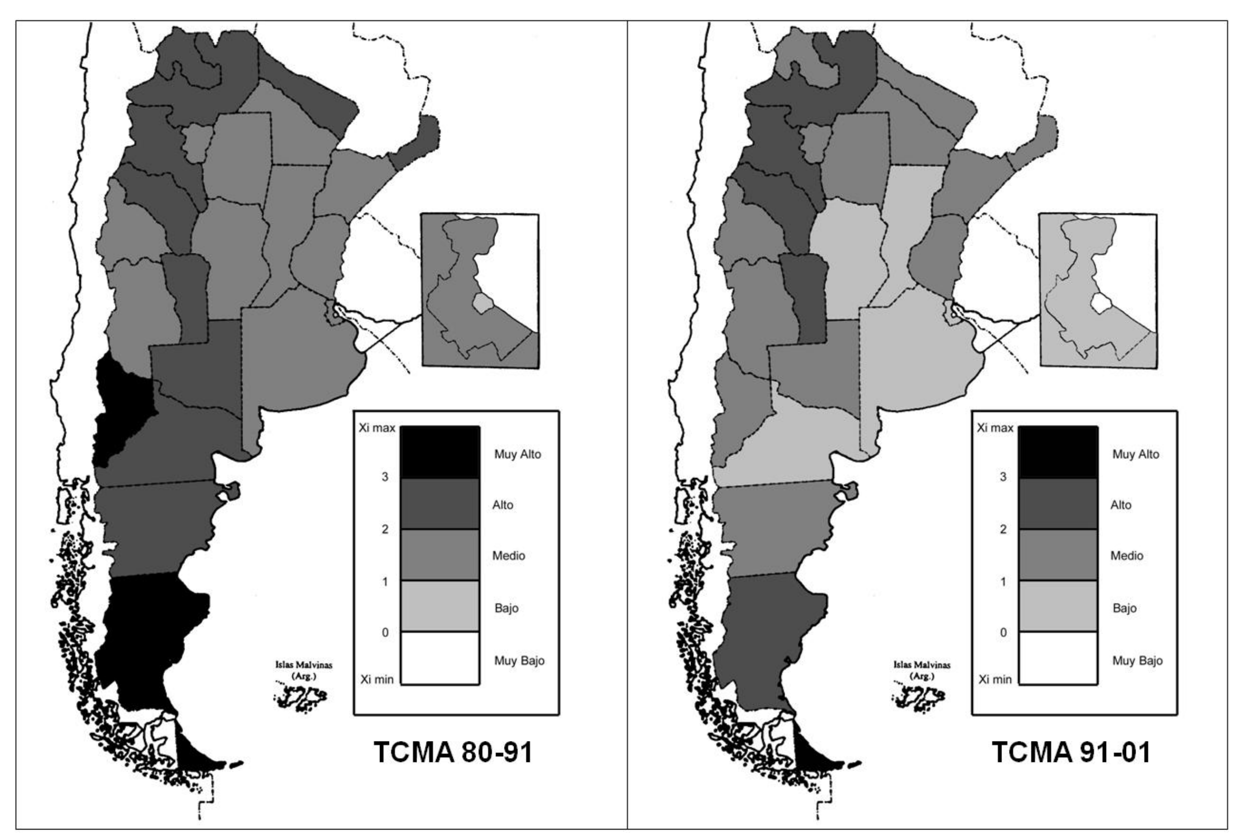
El análisis conjunto de los cuatro mapas del período 1960-2001 muestra, en primer lugar y como ya se ha adelantado, una progresiva disminución del crecimiento demográfico general. Esto sería consecuencia, ante todo, de factores tales como la reducción de la fecundidad y la natalidad, y por consiguiente del tamaño medio de los hogares, y el paulatino envejecimiento de la población, todo ello ligado a una elevada urbanización, que contribuye a modificar las pautas socioculturales de las familias respecto al ámbito rural. En la última década del siglo XX se habrían sumado también la disminución en los flujos desde el exterior y el crecimiento de la emigración, hechos vinculados a la desocupación, la pobreza y la inseguridad.

A nivel regional, con la ayuda de la Tabla 2 se puede comprobar que en el período 1960-1991 el mayor crecimiento correspondió a la Patagonia, aunque en la última década considerada el protagonismo pasó a manos del Noroeste (1,85% anual), secundado por el Nordeste (1,68%), quedando la Patagonia (1,52%) en el tercer lugar. Por otra parte, también se advierte que a lo largo del período considerado disminuyó sistemáticamente el crecimiento de la Región Metropolitana, que desde la década del ochenta es la región que menos crece en población.

La Fig.1 nos muestra que sólo dos provincias mantuvieron, en el período considerado, un ritmo más o menos parejo: Tierra del Fuego y Salta, con crecimientos muy altos y altos respectivamente. En el extremo opuesto, Capital Federal se mantuvo con un crecimiento entre bajo y muy bajo, producto de las restricciones del Código de Edificación y las características demográficas de la gran ciudad.

Fig. 1: Cartogramas de las TCMA por provincias (1960- 2001)





Fuente: Elaboración de los autores sobre la base de los censos nacionales de población.

Por otra parte en el período intercensal 1991-2001 el ritmo de crecimiento disminuyó en casi todas las jurisdicciones, con la sola excepción de Entre Ríos, Santiago del Estero y San Juan. En cambio, en el período anterior esto había ocurrido en ocho provincias más la Capital Federal. Al considerar las clases areales utilizadas en los mapas se comprobó, asimismo, que en el período intercensal 1991-2001 no hubo ningún cambio positivo respecto a la década del ochenta, aunque sí trece cambios negativos, como puede apreciarse en el Cuadro 1:

Cuadro 1: Variaciones en las clases areales de las jurisdicciones primarias

Período	Media	Cambios en las clases		
		Ascenso	Sin Cambios	Descenso
1960-1970	1,560			
		13	10	2
1970-1980	1,797			
		5	13	7
1980-1991	1,473			
		0	12	13
1991-2001	1,004			

Fuente: Elaboración de los autores

En la Tabla 3 se presentan los porcentajes de participación de cada provincia y región para cada uno de los ocho censos considerados; y en la Fig. 2, sobre la base de la tabla anterior, se graficó la evolución del peso relativo de cada región desde 1895 hasta 2001.

En primer lugar se puede apreciar que desde el censo de 1970, la participación conjunta de las regiones metropolitana y pampeana fue decreciendo, mientras paralelamente aumentó la de las restantes regiones. En particular, la Región Pampeana es históricamente la de mayor peso relativo, aunque viene disminuyendo su participación desde el censo de 1947.

En la Fig. 2 ha sido destacado el porcentaje de población de la Región Metropolitana en relación con el total del país. Podemos ver que al considerar las tres últimas décadas del siglo pasado dicha región es la que más ha decrecido en términos relativos, habiendo pasado de un 35,8% en 1970 a tan sólo 31,6% en 2001. Sin embargo, a pesar de esta tendencia, la población argentina continúa distribuida de una manera muy desigual, ya que todavía el 66,5% de la misma, casi dos tercios, reside en las dos regiones mencionadas.

En cuanto al resto de las regiones argentinas, el Noroeste, que venía disminuyendo su participación relativa hasta el censo de 1970, a partir de entonces ha logrado una sensible recuperación, pasando de un 10,2% en dicho año a 12,3% en el 2001. Esto se debería a las altas tasas de natalidad de las provincias de la región y a la disminución de los flujos emigratorios, los cuales son consecuencia de la desindustrialización y la desocupación en las regiones de destino.

Tabla 3: Distribución relativa de población por regiones y provincias (1895 – 2001)

JURISDICCION	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1991	2001
ARGENTINA	*100,000*	*100,000*	*100,000*	*100,000*	*100,000*	*100,000*	*100,000*	*100,000*
METROPOLITANA	20,251	25,860	29,712	33,672	35,750	34,942	33,475	31,619
Capital Federal	16,786	19,984	18,756	14,823	12,722	10,458	9,092	7,643
Partidos GBA	3,465	5,876	10,956	18,849	23,028	24,484	24,383	23,976
PAMPEANA	46,789	47,753	42,094	37,957	36,694	35,822	35,222	34,916
Resto Bs. As.	19,827	20,337	15,934	14,958	14,527	14,391	14,234	14,172
Santa Fe	9,588	11,409	10,715	9,418	9,140	8,821	8,580	8,275
Córdoba	8,881	9,327	9,425	8,763	8,817	8,615	8,483	8,452
Entre Ríos	7,384	5,395	4,954	4,024	3,474	3,250	3,128	3,193
La Pampa	0,655	1,285	1,066	0,793	0,736	0,745	0,797	0,824
NOROESTE	17,817	12,616	11,252	10,999	10,196	10,778	11,275	12,305
Tucumán	5,455	4,222	3,733	3,867	3,278	3,480	3,502	3,690
Salta	2,984	1,803	1,830	2,063	2,182	2,372	2,656	2,980
Santiago del Estero	4,084	3,319	3,017	2,381	2,120	2,129	2,060	2,226
Jujuy	1,257	0,983	1,049	1,206	1,294	1,467	1,571	1,688
Catamarca	2,280	1,278	0,926	0,841	0,738	0,743	0,810	0,921
La Rioja	1,757	1,011	0,697	0,641	0,583	0,588	0,677	0,800
NORDESTE	7,283	5,912	8,281	8,077	7,738	8,042	8,654	9,281
Chaco	0,264	0,587	2,709	2,715	2,425	2,509	2,574	2,714
Misiones	0,839	0,679	1,550	1,806	1,896	2,107	2,419	2,661
Corrientes	6,059	4,401	3,306	2,664	2,415	2,367	2,439	2,565
Formosa	0,122	0,245	0,716	0,892	1,002	1,059	1,222	1,341
CUYO	7,126	6,507	6,386	6,749	6,595	6,714	6,830	7,083
Mendoza	2,937	3,520	3,701	4,117	4,165	4,280	4,331	4,352
San Juan	2,130	1,512	1,644	1,761	1,645	1,667	1,621	1,717
San Luis	2,059	1,474	1,042	0,871	0,785	0,767	0,878	1,013
PATAGONIA	0,734	1,352	2,275	2,547	3,027	3,702	4,544	4,796
Río Negro	0,234	0,536	0,845	0,966	1,124	1,372	1,554	1,526

Tabla 3: Distribución relativa de población por regiones y provincias (1895 – 2001) (cont.)

JURISDICCION	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1991	2001
Neuquén	0,367	0,366	0,546	0,549	0,662	0,872	1,192	1,307
Chubut	0,095	0,293	0,582	0,712	0,813	0,941	1,095	1,141
Santa Cruz	0,027	0,126	0,270	0,264	0,361	0,411	0,490	0,544
Tierra del Fuego	0,012	0,032	0,032	0,056	0,067	0,105	0,213	0,279

Fuente: Elaboración de los autores sobre la base de los censos nacionales de población.

Fig. 2: Distribución relativa de la población por regiones (1895-2001)

Porcentaje de la población
50
40
30
20
10
0
20,3
25,9
29,7
33,7
35,8
34,9
33,5
31,6
1895 1914 1947 1960 1970 1980 1991 2001
Años
RMBA
PAMPA
NOA
NEA
CUYO
SUR

Fuente: Elaboración de los autores sobre la base de los censos nacionales de población.

Explicaciones semejantes podrían darse para la región del Nordeste, que en el mismo período aumentó de un 7,7% a un 9,3%. La región de Cuyo tuvo un menor incremento, aunque pasó de un 6,6% en 1970 a un 7,1% en 2001. Finalmente, la Patagonia, la región menos poblada del país, favorecida por una creciente actividad turística viene aumentando constantemente su participación, que a principios del siglo XX no llegaba al 1%, en 1970 era ya del 3% y en 2001 alcanzaba el 4,8%.

Un mayor protagonismo de las ciudades y metrópolis intermedias

En cuanto al proceso de urbanización, nació en la Argentina con la colonización y el poblamiento mismo, aunque en las últimas décadas se acentuó de tal manera que hoy casi nueve de cada diez habitantes viven en centros urbanos. Como se observa en la Tabla 4, en 1991 la población urbana representaba el 87,1% del total, y se hallaba distribuida en 785 localidades de 2000 habitantes y más, mientras que para el 2001 el porcentaje ascendía a 89,3% y el número de centros urbanos a 895.

Lamentablemente, este acelerado proceso de urbanización, uno de los más significativos a escala mundial, se halla estrechamente asociado, en la mayoría de las ciudades argentinas, a la expansión de los asentamientos precarios y al surgimiento de extensos bolsones de pobreza, producto a la vez de la expulsión rural y de elevados índices de desocupación y subocupación.

Al crónico déficit en las redes de servicios básicos, tales como agua potable, cloacas, gas, etc., en muchas localidades argentinas se han sumado a partir de los años noventa, como nunca antes, el hambre y la desnutrición, que asociadas a una deficiente o nula atención médica y a la carencia de viviendas adecuadas, producen vergonzosos guarismos de mortalidad infantil, no reflejados claramente por las estadísticas oficiales.

Como contrapartida, ante la inevitable realidad del éxodo rural, las nuevas tendencias de crecimiento se producen en la dirección deseable: reduciendo poco a poco la primacía porteña, consolidando las metrópolis regionales y las ciudades de tamaño medio y disminuyendo en general los desequilibrios demográficos interregionales. Esta lenta redistribución de la población permite abrigar la esperanza de un futuro desarrollo socioterritorial más igualitario, con la consiguiente inclusión de los sectores sociales hoy marginados.

En efecto, el agrupamiento de las localidades por categorías de asentamientos (Tabla 4), permite comprobar un progresivo enriquecimiento del sistema: al pasar de 13 a 16 unidades, el número de grandes metrópolis aumentó un 23,1% en el período 1991-2001; las 47 ciudades de entre 50.000 y 250.000 habitantes representaron en 2001 un 17,5% más respecto a 1991; y las 224 ciudades de entre 10.000 y 50.000 habitantes un 21,1% más. En cambio, las localidades más pequeñas aumentaron tan sólo en un 11,2%.

En otro orden de cosas, la Tabla 4 permite comprobar, una vez más, que el índice de masculinidad aumenta en la medida en que disminuye el tamaño de las localidades. Así, para el Gran Buenos Aires (GBA) en el año 2001 fue de 91,9 hombres cada cien mujeres, para las localidades que hemos denominado mayores fue de 93,0 y para las localidades menores de 96,3. En cambio, la población rural concentrada presentó un índice de masculinidad de 103,3 y la rural dispersa el mayor: 117,5 hombres cada cien mujeres.

Tabla 4: Distribución de la población por categorías de asentamiento 1991 - 2001

CATEGORÍAS	N 01	POB. 01	VAR. 01	MUJ. 01	I. M. 01	N 91	POB. 91
6.250.000 y más	1	12045921	5767662	6278259	91,87	1	11298030
6.249.999 a 1.250.000	1	1368109	654688	713421	91,77	0	0
1.249.999 a 250.000	15	7432686	3571757	3860929	92,51	13	7084387
249.999 a 50.000	47	4257377	2066470	2190907	94,32	40	3841138
49.999 a 10.000	224	4540834	2213636	2327198	95,12	185	3807851
9 999 a 2 000	607	2707982	1342066	1365916	98,25	546	2404704
POBLACIÓN URBANA	895	32352909	15616279	16736630	93,31	785	28436110
Rural Agrupada		1232226	626078	606148	103,29		1142053
Rural Dispersa		2638812	1425517	1213295	117,49		3037365
POBLACIÓN RURAL		3871038	2051595	1819443	112,76		4179418
POBLACIÓN TOTAL		***36223947***	***17667874***	***18556073***	***95,21***		***32615528***

Fuente: Elaboración de los autores sobre la base de los censos nacionales de población.

A modo de síntesis, el índice de masculinidad de la población urbana en su conjunto fue de 93,3 y el de toda la población rural de 112,8; la diferencia es realmente significativa, y sirve de ejemplo para quienes dudan respecto a la existencia de leyes en las ciencias sociales.

Veamos a continuación como fue variando la distribución de la población argentina, tanto en valores absolutos como relativos, para los cuatro grandes tamaños de asentamientos considerados, teniendo en cuenta los últimos cinco censos nacionales hasta 2001. En lo que respecta al GBA, su relación con la aglomeración que le sigue en tamaño era en 2001 de casi 9 a 1. En consecuencia, más allá de las tendencias, se observa todavía una muy elevada primacía del mayor aglomerado y continuo urbano del país, que concentra aún casi un tercio de la población argentina y cuya trascendencia supera el marco nacional para formar parte de una selecta red de *megaciudades* a escala mundial.

Las causas de la primacía del GBA y del desequilibrio del sistema urbano nacional son múltiples y exceden los objetivos del presente capítulo, aunque históricamente se ha coincidido en señalar en primer lugar al sistema económico agroexportador centralizado por siglos en el puerto de Buenos Aires.

Excluido el GBA, en la Tabla 5 se han agrupado los restantes centros urbanos en dos grandes categorías que hemos denominado *localidades menores:* correspondiente a aquellas de entre 2.000 y 49.999 habitantes, y *localidades mayores:* centros urbanos a partir de los 50.000 habitantes.

Tabla 5: Distribución de la población por categorías de asentamiento 1960 - 2001

Categorías de Asentamientos	**Valores Absolutos (en miles de hab.)**					**Porcentajes**				
	1960	**1970**	**1980**	**1991**	**2001**	**1960**	**1970**	**1980**	**1991**	**2001**
1 - 1999 hab.	4750	4800	4700	4200	3871	23,75	20,56	16,82	12,94	10,69
2000 - 49999 hab.	4400	4300	5350	6200	7249	22,00	18,42	19,14	19,11	20,01
50000 - 1499999 hab.	4100	5800	7950	10800	13058	20,50	24,84	28,44	33,28	36,05
Gran Buenos Aires	6750	8450	9950	11250	12046	33,75	36,19	35,60	34,67	33,25
Población total	20000	23350	27950	32450	36224	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fuentes: Vapñarsky y Gorojovsky, 1990:44-45; Sánchez, 1992:6; Censo Nacional 2001.

Se puede comprobar que desde 1960 las localidades menores no han sufrido variaciones significativas en su participación relativa. Mientras tanto, como se aprecia en la Fig. 3, las localidades mayores han aumentado su participación de un 20,5% en 1960 a un 36,1% en el censo de 2001, superando en su conjunto al GBA y constituyéndose en las grandes protagonistas del crecimiento demográfico de las últimas décadas del milenio pasado.

En cuanto a la población rural, la elevada urbanización a la que ya hemos hecho referencia tiene su correlato, obviamente, en un despoblamiento del campo. En la Tabla 5 se puede ver la disminución de dicha población no sólo en términos relativos, sino incluso absolutos.

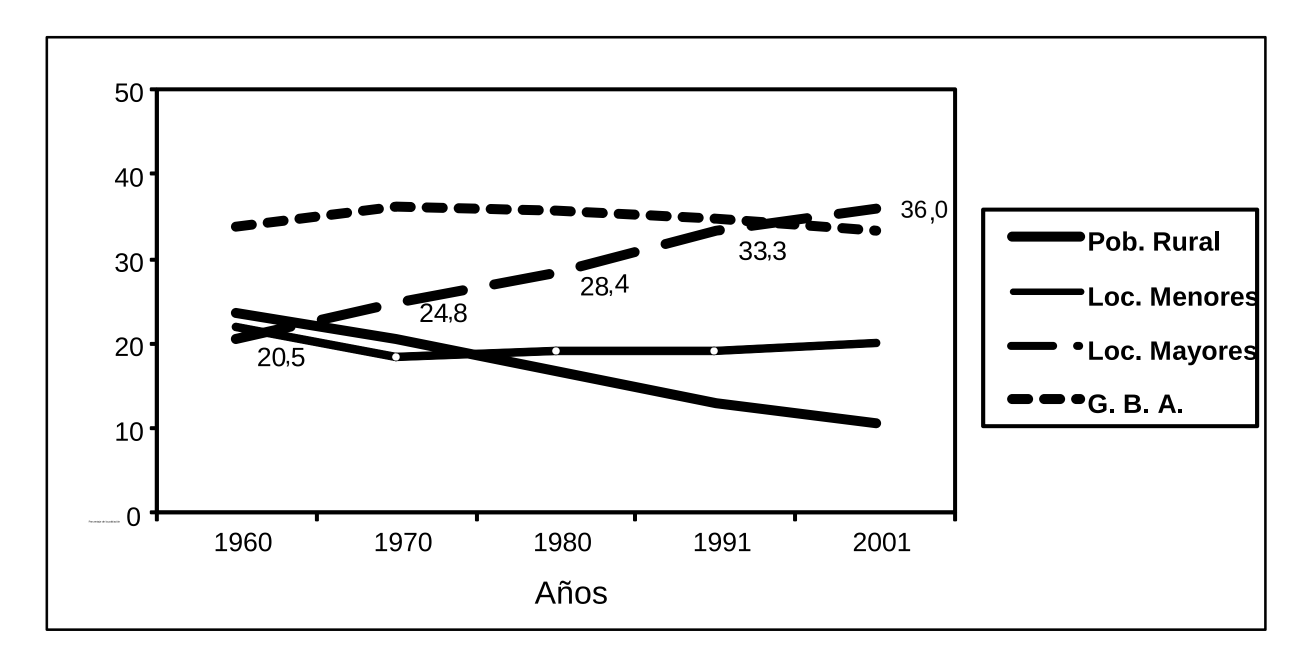
Tomando los censos de 1970 y 2001, se comprueba que la población rural cayó de 4,8 millones a menos de 3,9 millones en tres décadas, lo cual significa haber pasado de un 20,6% del total nacional a apenas la mitad: el 10,7%. Además, sólo 2,6 millones de habitantes fueron censados en 2001 como población rural dispersa, apenas el 7,3% de la población total del país.

Asimismo, la disminución relativa del GBA en el contexto nacional ha tenido, como contrapartida, un aumento de las primacías de las capitales provinciales. En efecto, las provincias que más crecieron son las que albergan a las ciudades que más aumentaron también, y ellas son en general las capitales provinciales, que suelen concentrar aparatos administrativos desproporcionados. Un ejemplo de elevada primacía es el del Gran San Juan, que alberga al 67,7% de la población de su provincia, es decir más de dos tercios del total.

Lo señalado lleva a la necesidad de tener en cuenta el crecimiento de las principales ciudades de manera individual. Al considerar la información censal por localidades (Tabla 6), se advierte que varias de las ciudades y metrópolis

intermedias con mayor crecimiento durante el período intercensal 1991-2001 constituyen importantes centros turísticos.

Fig. 3: Distribución de la población por Categorías de Asentamientos 1960 – 2001



Fuente: Elaboración de los autores.

Tabla 6: Localidades de más de 50.000 habitantes según el Censo Nacional 2001

	Localidad	Prov.	Pob.2001	Pob.1991	TCMA	Var.2001	Muj.2001	IM 01
1	Gran Buenos Aires	CF-BA	12045921	11298030	0,612	5767662	6278259	91,87
2	Gran Córdoba	Cb	1368109	1208554	1,187	654688	713421	91,77
3	Gran Rosario	SF	1159004	1118905	0,336	553720	605284	91,48
4	Gran Mendoza	Md	846904	773113	0,871	405544	441360	91,89
5	Gran San Miguel de Tucumán	T	736018	622324	1,609	353751	382267	92,54
6	Gran La Plata	BA	681832	642979	0,560	330101	351731	93,85
7	Mar del Plata	BA	541857	512880	0,524	256907	284950	90,16
8	Gran Salta	S	469192	370904	2,262	225877	243315	92,83
9	Gran Santa Fe	SF	451571	407258	0,988	216212	235359	91,86
10	Gran San Juan	SJ	421172	353513	1,680	204221	216951	94,13
11	Gran Resistencia	CH	359142	292287	1,979	174097	185045	94,08

Tabla 6: Localidades de más de 50.000 habitantes según el Censo Nacional 2001 (cont.)

	Localidad	Prov.	Pob.2001	Pob.1991	TCMA	Var.2001	Muj.2001	IM 01
12	Santiago del Estero – La Banda	SE	327736	263471	2,098	156876	170860	91,82
13	Gran Corrientes	Cs	316486	258103	1,959	151832	164654	92,21
14	Neuquén – Plottier – Cipolletti	N-RN	291157	243803	1,703	141868	149289	95,03
15	Gran Posadas	Ms	280454	210755	2,756	135472	144982	93,44
16	Gran San Salvador de Jujuy	J	277985	219924	2,254	134771	143214	94,10
17	Bahía Blanca	BA	272176	260096	0,433	130508	141668	92,12
18	Gran Paraná	ER	247587	211936	1,490	118473	129114	91,76
19	Formosa	F	198146	147636	2,839	95912	102234	93,82
20	Gran San F. del V. de Catamarca	Ct	171447	132626	2,473	83298	88149	94,50
21	Gran San Luis-Juana Koslay	SL	161688	114322	3,353	78982	82706	95,50
22	Gran Río Cuarto	Cb	149437	138853	0,701	71645	77792	92,10
23	La Rioja	LR	143921	103727	3,165	70830	73091	96,91
24	Concordia	ER	137046	116485	1,559	66239	70807	93,55
25	Comodoro Rivadavia	Ch	135813	124104	0,862	67512	68301	98,84
26	San Nicolás de los Arroyos	BA	125308	119302	0,468	61297	64011	95,76
27	San Rafael	Md	104782	94651	0,972	49643	55139	90,03
28	Gran Santa Rosa	LP	101987	80592	2,265	49521	52466	94,39
29	Tandil	BA	100869	91101	0,974	48415	52454	92,30
30	Villa Mercedes	SL	96738	77077	2,185	47520	49218	96,55
31	San Carlos de Bariloche	RN	89475	77600	1,364	43717	45758	95,54
32	Villa María – Villa Nueva	Cb	88688	78520	1,165	42607	46081	92,46
33	Trelew	Ch	88397	78194	1,174	43402	44995	96,46
34	Zárate	BA	86415	80156	0,718	42382	44033	96,25
35	Pergamino	BA	85450	79240	0,720	40708	44742	90,98
36	Olavarría	BA	83472	75714	0,932	40197	43275	92,89
37	Reconquista – Avellaneda	SF	82747	66656	2,079	40408	42339	95,44
38	Rafaela	SF	82530	67230	1,970	39932	42598	93,74

Tabla 6: Localidades de más de 50.000 habitantes según el Censo Nacional 2001 (cont.)

	Localidad	**Prov.**	**Pob.2001**	**Pob.1991**	**TCMA**	**Var.2001**	**Muj.2001**	**IM 01**
39	Junín	BA	82256	74997	0,883	39190	43066	91,00
40	Río Gallegos	SC	79072	64640	1,936	39375	39697	99,19
41	San Martín – La Colonia	Md	78899	71530	0,937	37652	41247	91,28
42	Necochea – Quequén	BA	78566	73276	0,665	37630	40936	91,92
43	Luján	BA	78005	68029	1,310	37639	40366	93,24
44	Campana	BA	77677	67783	1,305	38257	39420	97,05
45	Presidencia Roque Sáenz Peña	CH	76377	63135	1,828	36701	39676	92,50
46	Gualeguaychú	ER	74681	64843	1,353	36222	38459	94,18
47	General Roca	RN	69602	61846	1,130	33952	35650	95,24
48	San Francisco – Frontera	Cb-SF	69312	64673	0,661	33401	35911	93,01
49	Venado Tuerto	SF	68508	58784	1,467	33190	35318	93,97
50	San Ramón de la Nueva Orán	S	66579	50739	2,619	33084	33495	98,77
51	Goya	Cs	66462	56840	1,499	31838	34624	91,95
52	Viedma – Carmen de Patagones	RN-BA	64832	57473	1,153	31357	33475	93,67
53	Concepción del Uruguay	ER	64538	55919	1,373	31155	33383	93,33
54	Villa Carlos Paz	Cb	60900	42175	3,558	29111	31789	91,58
55	Puerto Madryn	Ch	57571	44916	2,390	28551	29020	98,38
56	Punta Alta (Est. Almirante Solier)	BA	57277	56427	0,142	28373	28904	98,16
57	Tartagal	S	55508	43586	2,327	27418	28090	97,61
58	San Pedro de Jujuy	J	55084	49785	0,967	26882	28202	95,32
59	Chivilcoy	BA	52865	47671	0,989	24963	27902	89,47
60	Río Grande	TF	52786	38137	3,141	26717	26069	102,49
61	Azul	BA	52677	48795	0,731	25214	27463	91,81
62	General Pico	LP	52414	41837	2,168	25691	26723	96,14
63	Mercedes	BA	51605	47797	0,732	25044	26561	94,29
64	Oberá	Ms	51381	40068	2,394	25223	26158	96,43

Fuente: Elaboración de los autores sobre la base de datos del Censo Nacional 2001.

Un caso muy ejemplificador es el de Villa Carlos Paz, con una TCMA de 3,56%, cuya proximidad respecto al Gran Córdoba la estaría transformando en una ciudad dormitorio de ésta para familias de ingresos medios y altos. En algunas ciudades las funciones turísticas se asocian al desarrollo científico - tecnológico, como por ejemplo en Puerto Madryn (2,39%) y San Carlos de Bariloche (1,36%).

En cambio, en otras ciudades con importante crecimiento predomina la función industrial, beneficiada por ciertos privilegios en materia impositiva, como por ejemplo en Río Grande (3,14%), Villa Mercedes (2,19%) y General Pico (2,17%); y en otros casos a la función industrial se suma la administrativa, como ocurre con el Gran San Luis (3,35%), La Rioja (3,17%), el Gran Catamarca (2,47%) y el Gran Santa Rosa (2,27%).

Otras capitales provinciales han tenido también elevados crecimientos, por ejemplo Formosa (2,84%), Gran Posadas (2,76%), Gran Salta (2,26%), Gran San Salvador de Jujuy (2,25%), Santiago del Estero - La Banda (2,10%), Gran Resistencia (1,98%) y Gran Corrientes (1,96%), todas ellas con tasas que duplican o triplican al promedio nacional (1,004%). En estas ciudades, pertenecientes al *Gran Norte Argentino*, además de las funciones administrativas se deben considerar los significativos índices de natalidad, que contribuyen, más que en otras regiones, a un crecimiento sostenido.

Por último, hay ciudades localizadas en áreas con actividades primarias muy importantes, como por ejemplo San Ramón de la Nueva Orán (2,62%), Oberá (2,39%), Tartagal (2,33%), Reconquista - Avellaneda (2,08%), Rafaela (1,97%), Presidencia Roque Sáenz Peña (1,83%), etc.. Estas ciudades y metrópolis intermedias presentan, en general, buenas vías de comunicación e importantes servicios.

Es evidente que buena parte de los flujos migratorios que otrora se dirigían del campo y las ciudades menores a la *Gran Ciudad*, desde la década del setenta se volcaron principalmente hacia las ciudades y metrópolis intermedias. Esto se observa con mayor claridad en las regiones extrapampeanas, donde el crecimiento de tales centros alcanza un mayor dinamismo.

Una estimación de las tasas migratorias provinciales

Conocidos los datos brutos de natalidad (N_i) y mortalidad (M_i) de cada jurisdicción (i) para el año 2000, procedimos a estimar las distintas poblaciones (P_i) a mediados de dicho año, estableciéndose como fecha de estimación el 1º de julio. Consideramos que un método práctico y adecuado a nuestros fines era el exponencial, que parte de suponer que las variaciones se producen siguiendo una tasa de crecimiento constante:

$$P_i = P_{ic} * (P_{if} / P_{ic})^{k/t} \qquad (2)$$

k : Tiempo transcurrido entre el censo de 1991 y el 01/07/2000: 9,13 años.
t : Tiempo transcurrido entre el censo de 1991 y el del 2001: 10,51 años.

Estimadas las poblaciones para mediados del año 2000, se obtuvieron entonces, para cada jurisdicción, la Tasa de Natalidad (TN_i):

$$TNi = Ni * 1000 / Pi \qquad (3)$$

la Tasa de Mortalidad (TMi):

$$TMi = Mi * 1000 / Pi \qquad (4)$$

la Tasa de Crecimiento Vegetativo (TCVi):

$$TCVi = [(Ni - Mi) / Pi] * 1000 \qquad (5)$$

y por simple diferencia la correspondiente Tasa Migratoria Anual Estimada (TMAEi):

$$TMAEi = TCMAi - TCVi \qquad (6)$$

Respecto a la primera, con una cifra de 698.722 nacimientos y una población estimada de 35.712.947 habitantes, la tasa de **natalidad** de la Argentina en su conjunto fue en el año 2000 de apenas 19,6‰, y si bien una desviación standard de 3‰ y un coeficiente de variabilidad de 13,8% nos hablan de una relativa homogeneidad, queda claro que en el Norte se siguen concentrando las tasas más altas, acompañadas por las condiciones de vida más precarias y los mayores niveles de pobreza. (Ver Tabla 7 en el Anexo al final del capítulo)

Como puede verse en la Tabla 8 (Anexo), y en el correspondiente mapa estadístico ponderado (Sánchez, 1992b; 1994) de la Fig. 4, al analizar por jurisdicciones en primer lugar se presentó la provincia de Formosa, con 27,4‰, seguida muy de cerca por Misiones (27,3‰) y luego por Chaco (25,5‰), Catamarca (25,3‰) y Salta (24,4‰).

La elevada tasa de natalidad de las provincias limítrofes con Paraguay, podría estar reflejando, como ingrediente adicional, el comportamiento de muchas familias del hermano país que tienen sus hijos en los hospitales públicos de ciudades como Posadas o Clorinda. Nacido el bebé en Argentina, y de regreso al hogar, se asienta su nacimiento también en Paraguay, con lo que pasa a tener doble documentación y por ende doble nacionalidad.

El extremo opuesto en materia de natalidad correspondió, como podía preverse, a la Capital Federal (15,5‰), seguida en orden ascendente por el resto de la

provincia de Buenos Aires (17,3‰), Córdoba (17,6‰), Santa Fe (17,6‰), los partidos del GBA (18,2‰) y La Pampa (18,9‰), es decir que las tasas más bajas correspondieron a jurisdicciones de las regiones metropolitana y pampeana, las cuales a pesar de las dificultades actuales presentan las mejores condiciones relativas desde el punto de vista socioeconómico.

Las restantes provincias y regiones mostraron valores medios, y el caso particular de Tierra del Fuego (23,9‰) refleja una estructura demográfica con elevada participación de edades activas y, sobre todo, muy pocos ancianos.

En cuanto a la **mortalidad general**, las tasas reflejan fundamentalmente los niveles de envejecimiento de la población. Aquí el mapa invierte sus tramas, porque las regiones y provincias más prósperas son aquellas en las que se ha alcanzado un mayor control de la natalidad, lo cual sumado a una elevada esperanza de vida ha favorecido un progresivo envejecimiento relativo de la población. La Tasa de Mortalidad para todo el país, producto de 275.418 defunciones, alcanzó un bajo promedio: apenas 7,7‰, pero el coeficiente de variabilidad de 26,8% refleja una considerable heterogeneidad.

Fig. 4: Cartogramas de las variables analizadas

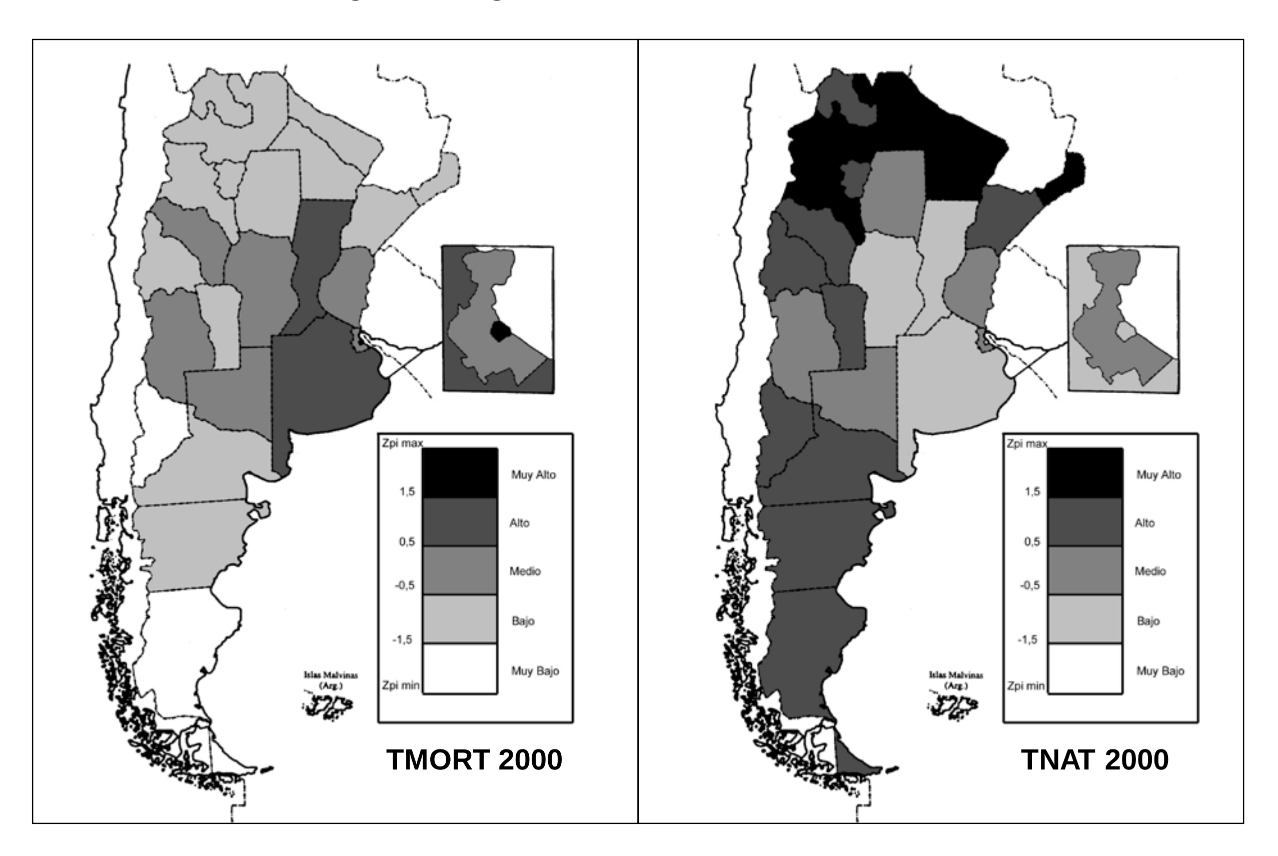
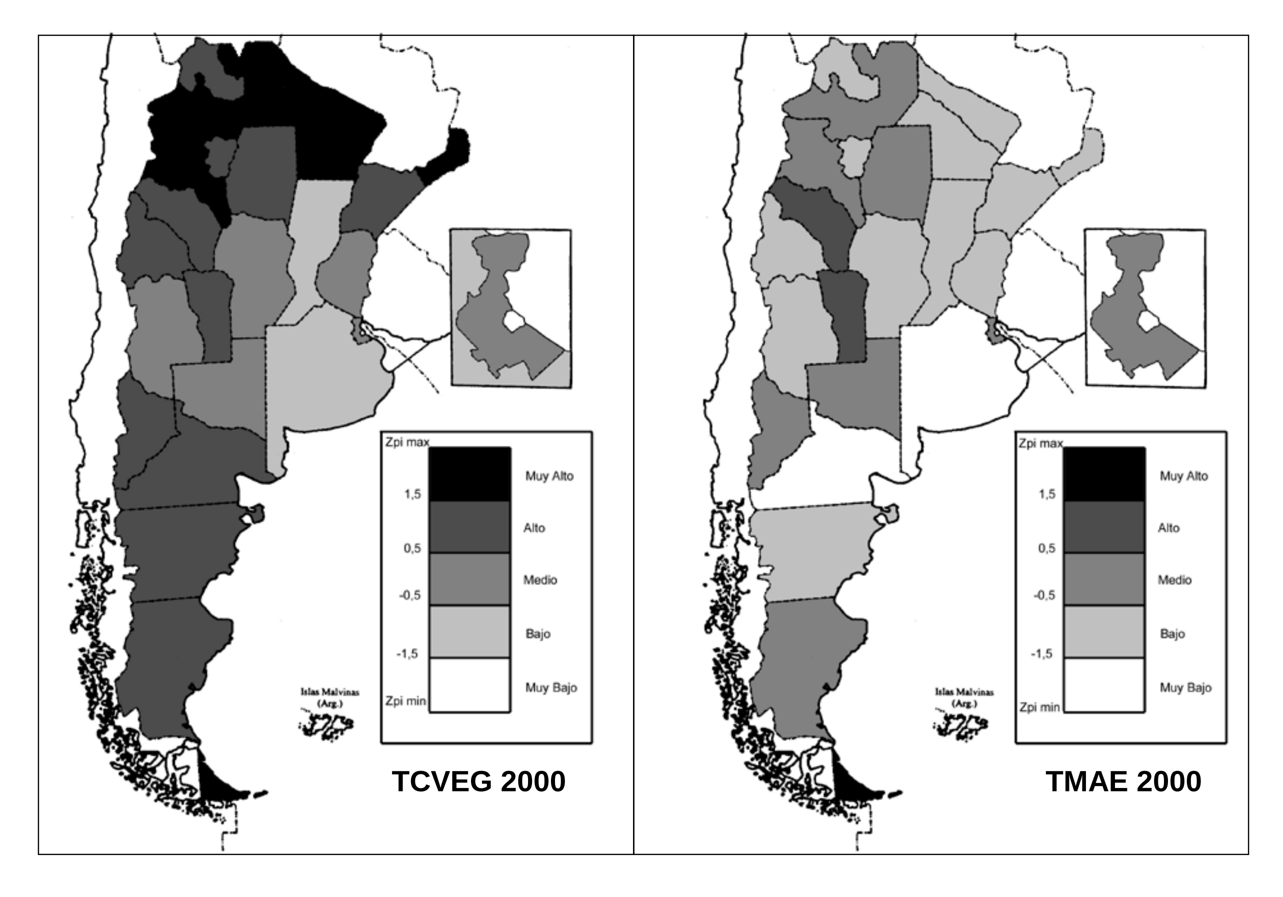


Fig. 4: Cartogramas de las variables analizadas (cont.)



Fuente: Elaboración de los autores

La tasa de mortalidad más alta correspondió a la Capital Federal (12,0‰), por mucho la jurisdicción más envejecida, y le siguieron en importancia el resto de la provincia de Buenos Aires (9,1‰), Santa Fe (8,6‰), Entre Ríos (7,8‰), los partidos del GBA (7,7‰), Córdoba (7,6‰) y La Pampa (7,4‰).

Como puede verse, nuevamente aparecen con valores próximos entre sí las jurisdicciones de las regiones metropolitana y pampeana. En consonancia con lo ya señalado, los valores más bajos coincidieron con la región más joven, por historia y por la edad mediana de sus habitantes: la región patagónica.

A escala de las provincias la menor mortalidad general se presentó en Tierra del Fuego (3,2‰), siguiéndole en mérito Neuquén (4,2‰) y luego Santa Cruz (4,9‰). Con tasas medias se presentaron las regiones y provincias del Norte y Cuyo, caracterizadas también por situaciones intermedias respecto a la estructura etaria de sus poblaciones (Curto et al., 2002).

Por propia definición, la tasa de **crecimiento vegetativo** (TCV) debe tener un comportamiento espacial intermedio respecto a las tasas anteriores, aunque en este caso es más próximo a la natalidad que a la mortalidad, por la sencilla razón que en el año considerado fueron más de dos veces y media superiores los

nacimientos que las defunciones.

En efecto, con 698.722 nacimientos y 275.418 defunciones, el crecimiento vegetativo alcanzó en la Argentina, durante el año 2000, los 423.304 habitantes, lo cual representó una TCV del 11,9‰. Esta TCV, por resultar superior a la TCMA, dio por resultado una TMAE negativa de -1,8‰, algo de lo que no se tenía antecedente. La variabilidad de la TCV, con un coeficiente de 29,0%, se muestra asimismo significativa, y esto queda reflejado en los valores extremos, que permiten comprobar que en Misiones el crecimiento vegetativo fue más de seis veces mayor al de la Capital Federal.

Las regiones y provincias con mayor crecimiento vegetativo fueron, por lo ya señalado, las del Norte, caracterizadas por su elevada tasa de natalidad, y las patagónicas, con muy baja mortalidad general. En orden decreciente se encolumnaron Misiones (21,9‰), Formosa (21,8‰), Tierra del Fuego (20,7‰), Catamarca (19,6‰), Chaco (19,3‰), Salta (19,1‰), etc.

En el extremo opuesto apareció una vez más la Capital Federal, con apenas 3,5‰, y en orden ascendente pero a mucha distancia el resto de la provincia de Buenos Aires (8,1‰), Santa Fe (9,0‰), Córdoba (10,0‰), los partidos del GBA (11,0‰) y La Pampa (11,5‰), todas jurisdicciones de las regiones metropolitana y pampeana. Por su parte, las provincias de la región cuyana nuevamente se presentaron con valores intermedios respecto a los mencionados precedentemente.

En lo que atañe a la **tasa migratoria** para la totalidad del territorio argentino, nuestra estimación estaría demostrando que en el período intercensal 1991-2001 la emigración internacional habría superado a la correspondiente inmigración. Una tasa migratoria anual de -1,8‰ representaría un saldo negativo de casi 65.000 habitantes por año, y un balance para el período que arrojaría una pérdida de población de unos 671.000 habitantes en diez años y cinco meses.

Las cifras citadas estarían reflejando las consecuencias de una realidad socio-económica general muy difícil y compleja a comienzos del nuevo milenio, caracterizada por altísimos niveles de desocupación y subocupación. La sobreoferta de mano de obra habría sido pergeñada deliberadamente para posibilitar la disminución de los costos de producción, y por ende el aumento de la competitividad de los productos argentinos, sin alterar la relación cambiaria, y el objetivo se habría cumplido plenamente, ya que posibilitó el derrumbe de los salarios, la *flexibilización* de las relaciones laborales y el consiguiente crecimiento del *trabajo en negro*.

Dentro de este contexto rayano con la explotación, muchos apelaron a una de las pocas cosas que todavía los diferenciaban del estado de esclavitud: la libertad para tomar la decisión de irse. Así, numerosas familias de extranjeros, sobre todo limítrofes, habrían vuelto a sus países de origen, y no pocos argentinos,

muchos de ellos con formación universitaria, habrían emigrado en múltiples direcciones en búsqueda de trabajo, mayor seguridad y bienestar y un futuro más previsible para sus hijos.

No obstante, en medio de este oscuro panorama general, algunas provincias contaron con ventajas comparativas que les permitieron absorber parte de la mano de obra desocupada, transformándose también en receptoras de población proveniente de otras jurisdicciones. A pesar de la disminución de su crecimiento en relación con períodos intercensales anteriores, con una TMAE de 15,6‰, Tierra del Fuego habría sido la provincia con mayor inmigración relativa. Le habrían seguido La Rioja (9,1‰), San Luis (7,4‰), Santa Cruz (3,9‰), el GBA (3,6‰), Santiago del Estero (3,1‰), Catamarca (2,8‰), Salta (2,1‰), La Pampa (1,7‰), etc.

En el extremo opuesto, es muy notoria la pérdida de población en los casos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (-10,0‰) y el resto de la provincia de Buenos Aires (-9,9‰), aunque en menor medida, los saldos migratorios también habrían resultado negativos en Río Negro (-7,6‰), Chaco (-4,2‰), Formosa (-2,8‰), Misiones (-2,6‰), Santa Fe (-2,5‰), Mendoza (-2,3‰), etc.

Las correlaciones asociadas a las tasas de crecimiento y migración

Con el objeto de alcanzar una primera aproximación a las causas del crecimiento espacialmente diferenciado, y en particular de las distintas tasas migratorias, se realizó un análisis exploratorio para los 25 individuos estadísticos constituidos por la Capital Federal, los partidos del GBA, el resto de la provincia de Buenos Aires y las demás provincias.

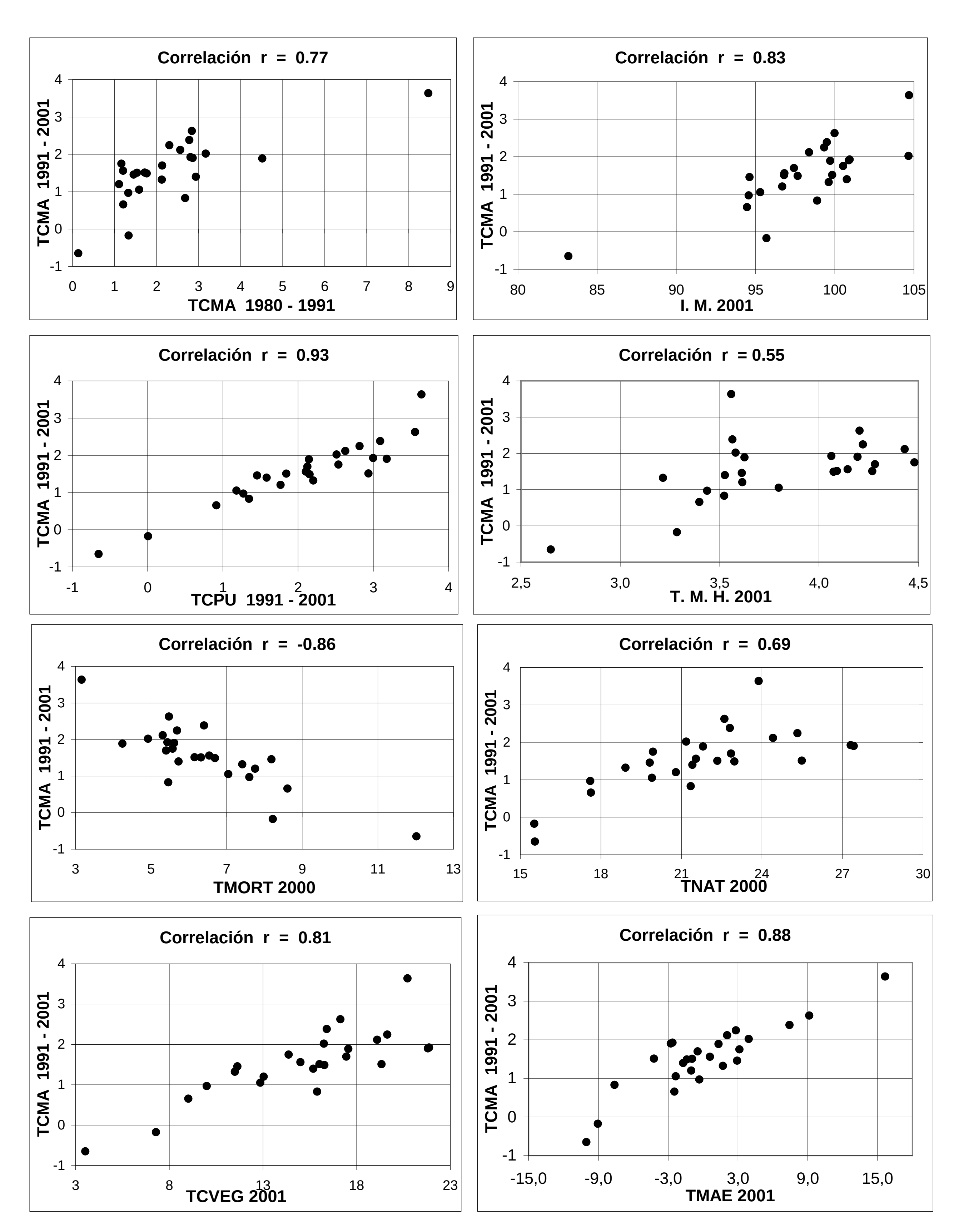
Como se puede observar en la Tabla 7, en el Anexo, para tales unidades espaciales se definieron 33 prevariables, aprovechando en primer lugar la escasa información del censo de 2001 disponible hasta el momento, y complementándola con datos comparables de censos anteriores, sobre todo de 1991, así como otros relativos a la natalidad y la mortalidad para el año 2000, último año incluido enteramente en el período intercensal 1991 - 2001.

A partir de la Matriz de Datos de la Tabla 7 se estableció la Matriz de Variables de la Tabla 8 (Anexo), y definida la correspondiente Matriz de Variables Estandarizadas Z y su traspuesta Z^t, las cuales por razones de espacio no han sido incluidas en este capítulo, se construyó la Matriz de Correlaciones Lineales R de Pearson (Tabla 9 del Anexo) mediante operaciones matriciales:

$$R = 1 / n * (Zt * Z) \qquad (7)$$

En el presente capítulo nos detendremos exclusivamente en el análisis de unas pocas asociaciones, cuya expresión geométrica se presenta en la Fig. 5 y su distribución espacial en los cartogramas de la Fig. 6 (Sánchez, 1996a; 1996b).

Fig. 5: TCMA 1991-2001. Algunas correlaciones con sus diagramas de dispersión



Fuente: Elaboración de los autores.

Fig. 6: Cartogramas de las correlaciones por provincias

Islas Malvinas (Arg.)

TCMA 80- 91; TCMA 91- 01

Islas Malvinas (Arg.)

IM 01; TCMA 91 - 01

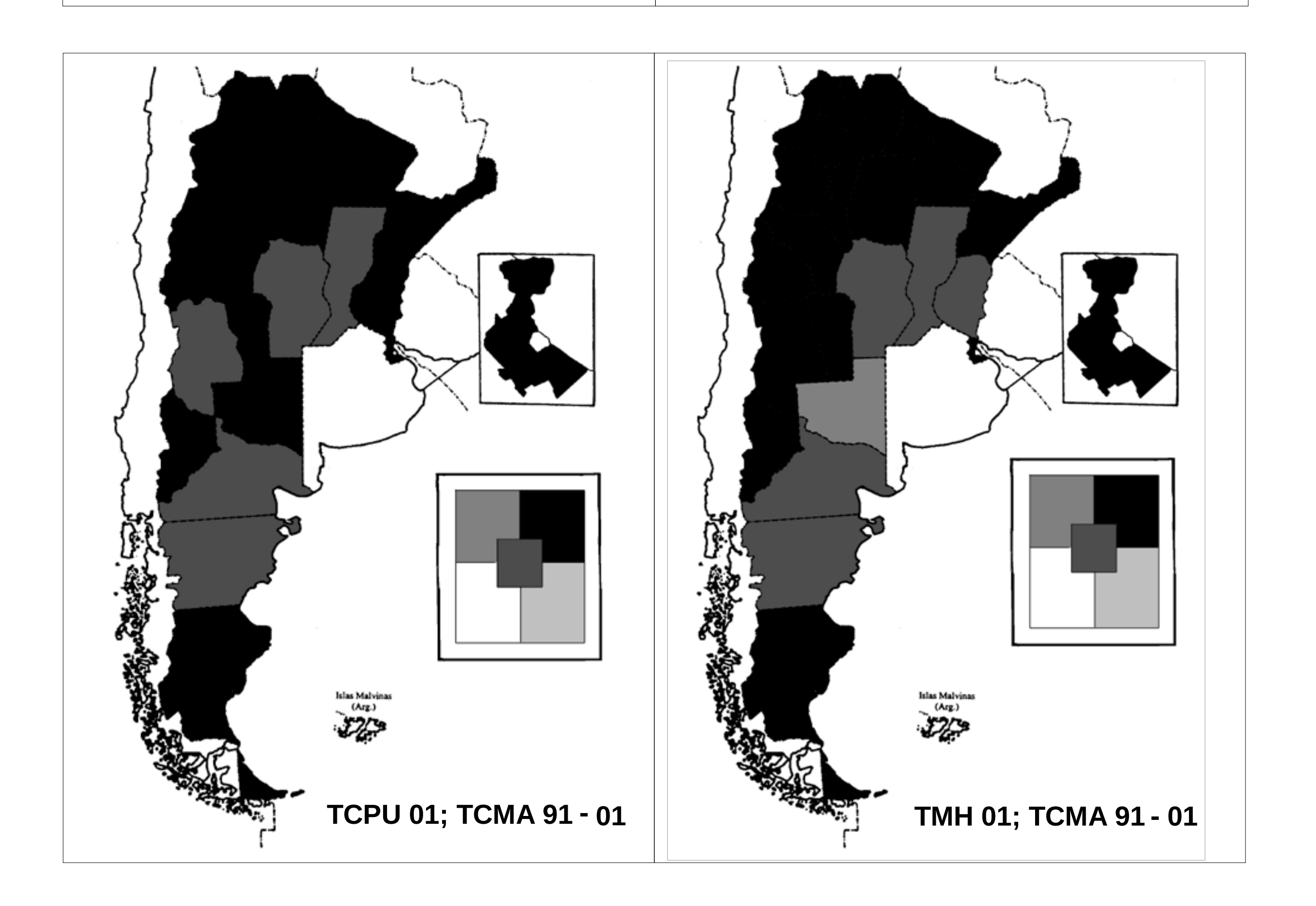
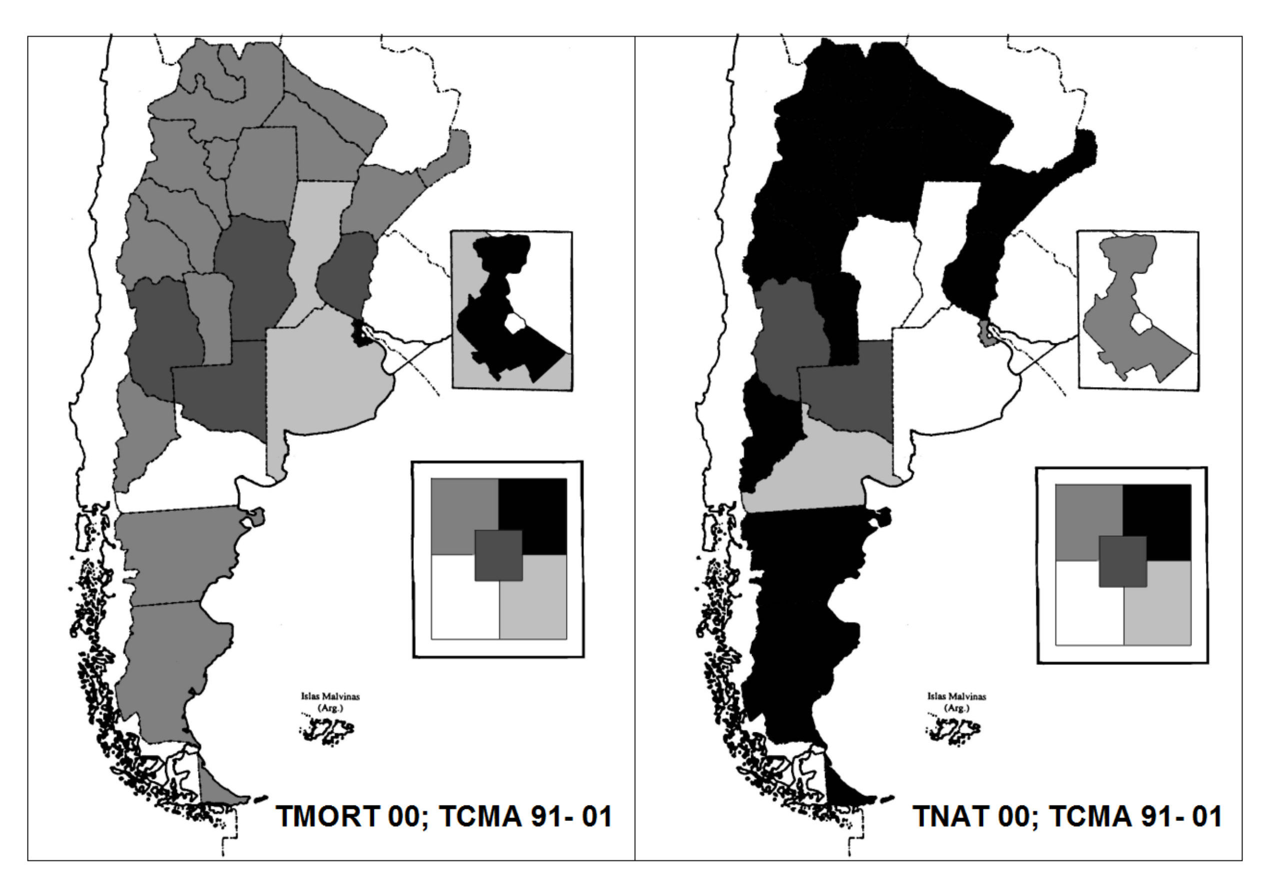
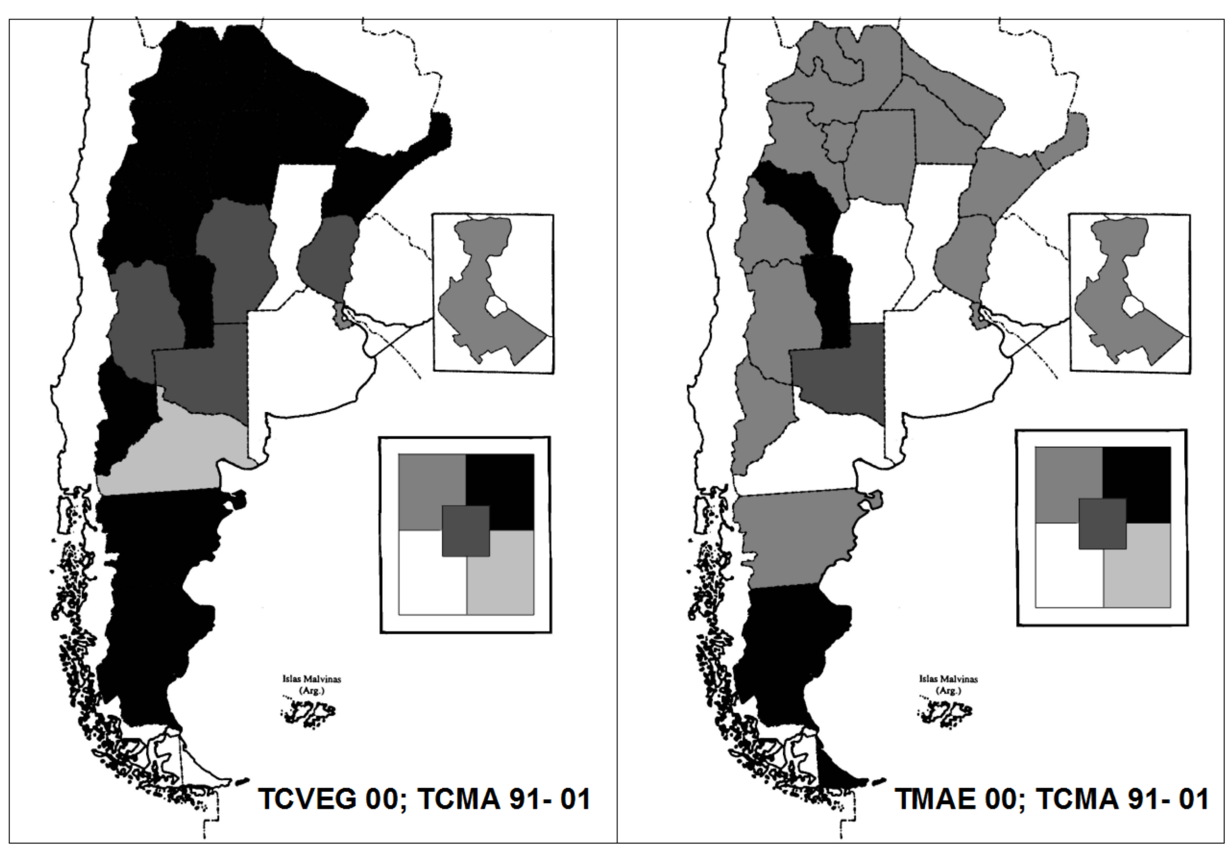


Fig. 6: Cartogramas de las correlaciones por provincias (cont.)





Fuente: Elaboración de los autores

Los ocho casos expuestos se centran en un intento por explicar el crecimiento demográfico diferenciado, y en particular el saldo migratorio, de las 25 jurisdicciones bajo estudio durante el período 1991-2001.

En primer lugar nos ocuparemos de la correlación entre las **tasas de crecimiento** de los dos últimos períodos considerados (r = .74), que muestra una asociación directa, reflejando que en términos generales las jurisdicciones que más crecieron en la década del ochenta también lo hicieron durante el período 1991-2001; es decir que espacialmente no ha habido grandes cambios en el protagonismo del crecimiento, más allá de la desaceleración que es común a casi todas las jurisdicciones.

Un segundo *diagrama de dispersión* relaciona el crecimiento demográfico con el **índice de masculinidad** para el censo de 2001. La correlación (r = .79) es por sí sola elocuente: si no existieran flujos migratorios debería esperarse que todas las jurisdicciones tuvieran índices de masculinidad muy próximos, con pequeñas diferencias relacionadas con el mayor o menor envejecimiento de la población.

Sabido es que los hombres tienen mayor movilidad espacial que las mujeres, por lo que el índice de masculinidad sirve como indicador indirecto del componente migratorio. En consecuencia, el gráfico reflejaría que las provincias que en la década bajo estudio han tenido un saldo migratorio positivo son las que más han crecido en dicho período.

Una tercera correlación, la más alta de las analizadas (r = .93), asocia el crecimiento de las jurisdicciones con el de su propia **población urbana**, reflejando con absoluta certeza que la explicación del crecimiento demográfico de las provincias debe buscarse en el crecimiento de sus centros urbanos, muy especialmente las sobredimensionadas capitales provinciales, que en algunos casos concentran más de la mitad de la población total.

Cabe aclarar que aplicado el *test t de Student* a las tres correlaciones anteriores, en todos los casos se mostraron significativas con un nivel de confianza de 99,9%, es decir que la probabilidad de alcanzar tales coeficientes por azar es menor a un milésimo. Aunque con un nivel de confianza inferior (99,0%), resulta igualmente interesante la correlación de la TCMA con el **tamaño medio de los hogares particulares** (r = .55), que refleja, también de un modo indirecto, el efecto de la natalidad en el crecimiento demográfico espacialmente diferenciado.

En el diagrama se advierte con claridad el caso muy especial de la Capital Federal, con la menor tasa de crecimiento y también un tamaño medio de hogares muy inferior a cualquiera de las jurisdicciones restantes, esto último como consecuencia de su baja natalidad, asociada al mayor empleo femenino (De Marco et al., 1999), su elevada proporción de hogares unipersonales y su menor número de hogares extendidos (De Marco y Sánchez, 2000:129).

Al analizar la correlación de las tasas de natalidad, mortalidad general, crecimiento vegetativo y **saldo migratorio** con la TCMA para el período intercensal 1991-2001 se advierte, con sólo comparar los módulos, que la que mejor explica el crecimiento diferenciado de las jurisdicciones bajo estudio es precisamente la TMAE, con una muy significativa correlación de r = .88. El valor es elocuente por sí solo, y despeja toda posible duda respecto al sencillo método utilizado para la estimación (Jones, 1990).

Queda claro entonces que el saldo migratorio ha sido decisivo en el crecimiento de las jurisdicciones; más aún que los hechos vitales, que en términos absolutos se muestran más relevantes. El motivo es que la variabilidad de los saldos migratorios, observable en la desviación standard, es bastante superior a la de las tasas vitales: natalidad y mortalidad general, que son, por el contrario, mucho más homogéneas. Inclusive el **crecimiento vegetativo**, resultante de la diferencia entre ambas tasas, presenta menor heterogeneidad que los saldos migratorios.

En síntesis, al analizar los componentes del crecimiento debemos decir que en el período intercensal considerado los saldos migratorios (r = .88) jugaron un papel más decisivo que el crecimiento vegetativo (r = .81), y en lo que respecta a este último, la **mortalidad** (r = -.86) tuvo mayor protagonismo que la propia tasa de **natalidad** (r = .69), cuyo comportamiento mucho más homogéneo contribuyó en menor medida al crecimiento diferenciado de las jurisdicciones bajo estudio.

La matriz R permite también establecer un sinnúmero de conclusiones adicionales sobre las cuales no podemos abundar. A modo de ejemplo, aporta evidencias respecto a quiénes emigran y hacia dónde: al analizar las correlaciones de la TMAE se observa, en primer lugar, que la misma se asocia muy bien al crecimiento de la población urbana (r = .73) pero poco y nada al de la población rural (r = .30), tanto dispersa (r = .25) como agrupada (r = .24).

Algo semejante ocurre con la estructura por sexos: la TMAE alcanza su mayor correlación con el índice de masculinidad de la población urbana (r = .67), disminuyendo sensiblemente al considerar la población rural (r = .50), ya sea dispersa (r = .55) o agrupada (r = .49). Lo señalado estaría corroborando, una vez más, que los hombres migran en mayor proporción que las mujeres, y que se dirigen fundamentalmente a las ciudades.

A partir de la matriz R se realizó, finalmente, un análisis exploratorio aplicando una variante propia del método de análisis multivariado conocido como ***Linkage Analysis***. En una primera etapa se utilizó el método de Mc Quity (Rego, 1978), que enlaza cada variable con aquella con la cual tiene la mayor correlación, aunque a diferencia de la versión original se consideró siempre el mayor módulo o valor absoluto, independientemente del signo.

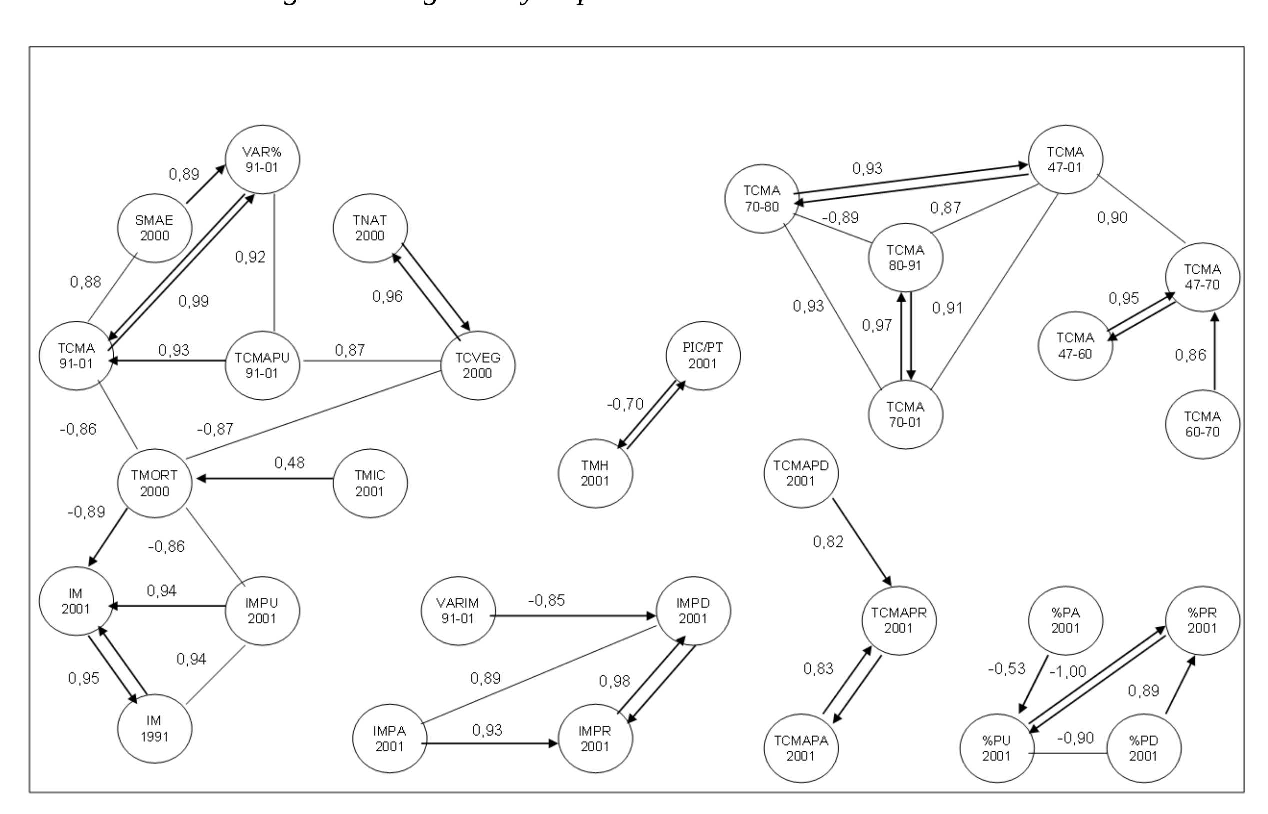
Esto es porque toda correlación negativa es equivalente a una correlación

positiva de igual magnitud con la variable complementaria. Por ejemplo la correlación del tamaño medio de los hogares con el porcentaje de población urbana es de -0,681, y con el porcentaje de población rural es de +0,681. Precisamente para que esto pueda entenderse es que incluimos en la matriz R ambas variables, lo cual por lo demás implica una redundancia.

En una segunda etapa se ordenaron los módulos de las correlaciones residuales, es decir las que todavía no habían sido utilizadas, para incorporar nuevos enlaces entre las variables. Esto posibilitó, a la vez, agrupar las diez clases resultantes del paso anterior en tan sólo seis clases definitivas, lo cual *a priori* había sido considerado como óptimo.

En la Fig. 7 puede observarse el diagrama resultante del Linkage Analysis, el cual deja en evidencia intercorrelaciones muy significativas. Los enlaces correspondientes a la primera etapa aparecen, como en los diagramas típicos de Mc Quitty, representados por flechas. Los *pares recíprocos*, representados por dos flechas paralelas y opuestas, simbolizan el núcleo de cada clase original. Por último, los enlaces adicionados en la segunda etapa se representan como segmentos.

Fig. 7: Linkage Analysis para las variables seleccionadas



Fuente: Elaboración de los autores.

El diagrama muestra un primer factor referido al crecimiento demográfico en el período intercensal 1991-2001, el cual permite apreciar una vez más y con total claridad, que el crecimiento diferenciado de las jurisdicciones se relaciona con el de sus principales centros urbanos, y esto es consecuencia de los saldos migratorios mucho más que del crecimiento vegetativo.

En una segunda instancia se aprecia el mayor componente masculino de tales jurisdicciones, con una composición etaria joven, que se observa sobre todo en las bajas tasas de mortalidad y no tanto en una mayor natalidad. Los restantes factores obtenidos se refieren al crecimiento demográfico en los períodos intercensales anteriores, a la estructura urbano - rural, a la disminución de los índices de masculinidad rurales, al decrecimiento de la población rural y al tamaño medio de los hogares.

El diagrama del linkage análisis brinda material para un análisis mucho más profundo que el que aquí podemos realizar, tarea que dejamos para futuras publicaciones y por supuesto también para el lector.

En las páginas siguientes intentaremos definir, para cada jurisdicción, los principales cambios en las actividades económicas, y por ende en la demanda de empleo, que habrían coadyuvado a los saldos migratorios estimados por las TMAE. También haremos mención a las perspectivas socio - económicas que se avizoraban en los primeros años del nuevo milenio, aunque todo con la necesaria brevedad que un capítulo de estas características impone.

Las jurisdicciones con importantes saldos migratorios positivos

Como ya ha podido advertirse, en particular en el mapa correspondiente de la Fig. 4, a diferencia de las tasas referidas a los hechos vitales, la distribución geográfica de la variable TMAE no permite establecer con claridad una pauta espacial determinada. Por el contrario, con la excepción del Nordeste, en el listado de jurisdicciones con saldos migratorios positivos se hallan representadas todas las regiones.

La explicación de los saldos migratorios positivos, a nuestro modesto entender debe buscarse entonces en las ventajas comparativas que seguían teniendo algunas provincias como consecuencia de la vigencia de distintas normativas de promoción. En efecto, particularmente las políticas de promoción industrial aplicadas en décadas anteriores, mantienen en mayor o menor medida su vigencia, atrayendo población no como consecuencia de un gran dinamismo, sino como producto de la devastadora crisis económica y social que en la década del noventa y comienzos del nuevo milenio sumergió a buena parte de la población argentina en la desocupación y en la miseria.

Al analizar los saldos migratorios estimados se destaca, evidentemente, el caso de ***Tierra del Fuego***, con una TMAE de 15,6‰. Esta provincia tuvo, en los años

ochenta, una aceleración respecto a su ya muy fuerte crecimiento de los setenta, y si bien en la década de los noventa disminuyó su TCMA a menos de la mitad, todavía siguió siendo la provincia con mayor crecimiento relativo del país. Al respecto merece destacarse que del total de población censada en Tierra del Fuego en 1991, solamente el 28,9% había nacido en la jurisdicción, mientras que casi el doble (55,7%) provenía de otras provincias, y el restante 15,4% de otros países, en su gran mayoría de Chile (INDEC, 1994:38). El crecimiento de la actividad industrial durante los años ochenta, tuvo una importancia decisiva para la generación de nuevos puestos de trabajo; a tal punto que en 1991 el 68% de la Población Económicamente Activa (PEA) se desempeñaba en el sector secundario (Clarín, 1995:432).

Dicho crecimiento se originó, en gran medida, a partir de la Ley Nacional 19.640, del año 1972, que mediante un régimen especial para la promoción industrial en el Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, creó un Área Aduanera en la Isla Grande y una Zona Franca en el resto del territorio (Ferrucci, 1986:112-113). No obstante, al crecimiento industrial debemos sumar, además, el papel protagónico de algunas actividades primarias, en particular la explotación petrolífera y gasífera con su aporte de regalías, el nuevo impulso alcanzado por una ganadería ovina basada en el aprovechamiento integral de la raza *Corriedale*, y el notable aumento de la pesca marítima de altura desembarcada en Ushuaia (Clarín, 1994:201).

Más recientemente se observa el surgimiento de nuevas actividades primarias, vinculadas principalmente a la ganadería bovina, la explotación forestal y la minería no tradicional. Todo esto, asociado al aumento de las frecuencias en el transporte aéreo, al extraordinario desarrollo de la actividad turística, y a la provincialización a partir de la Ley Nacional 23.775, del 26 de abril de 1990, ha favorecido el rápido crecimiento de las ciudades de Ushuaia y Río Grande, como consecuencia de la multiplicidad y complejidad de sus nuevas funciones.

En cuanto a las provincias de ***La Rioja***, segunda en TMAE con un 9,1‰, ***San Luis***, tercera con 7,4‰ y ***Catamarca***, séptima con 2,8‰, dichas provincias mostraron los resultados de las reconversiones productivas amparadas en fuertes beneficios impositivos a la actividad industrial, los cuales derivaron, en el caso de La Rioja, de la Ley Nacional 22.021, sancionada en junio de 1979, y en el caso de San Luis y Catamarca, de la Ley Nacional 22.702, de diciembre de 1982.

Como señala Ferrucci (1986:127), en realidad existió un cuerpo legal básico referido a la provincia de La Rioja, extendido luego a las provincias de San Luis y Catamarca y poco más tarde a la provincia de San Juan (Ley Nacional 22.973). El impacto de esta nueva legislación en provincias tan despobladas y marginadas no se hizo esperar: las tres tuvieron, en las dos últimas décadas del siglo pasado, tasas de crecimiento demográfico de entre el 2% y el 3% anual.

Además, en 1991 la industria ya absorbía el 67,4% de la Población Económicamente Activa (PEA) de San Luís, el 56% de la PEA de La Rioja y el 28,4% de la PEA de Catamarca. En la provincia de San Luis la actividad se localizó en el parque industrial de la capital provincial y en las ciudades de Villa Mercedes y Justo Daract, instalándose numerosas fábricas para la producción de artículos tan diversos como cerámicas, telas, cortinas, envases, sustancias aromáticas, alimentos o viviendas prefabricadas.

En la provincia de La Rioja la industria se concentró en torno a la única expresión urbana de cierta magnitud: la propia capital, en cuyas inmediaciones surgieron abruptamente fábricas de productos textiles, plásticos, químicos, farmacéuticos, eléctricos, electrónicos, etc. Algo parecido aconteció en Catamarca con San Fernando del Valle, aunque la radicación industrial no alcanzó la misma trascendencia en una provincia que en la última década del siglo pasado se caracterizó por el crecimiento hipertrofiado del personal estatal, avalado por generosos *Aportes del Tesoro Nacional* (Rofman et al., 2003).

En el caso particular de La Rioja, según Ferrucci (1986:128) "la ley 22.021 de promoción industrial (...) tuvo gran trascendencia práctica por dos razones. En primer lugar por los importantes beneficios diferenciales otorgados a la actividad radicada y a radicar en esta provincia, respecto a las actividades del resto del país. En segundo lugar porque la autoridad de aplicación, al menos para la mayor parte de los proyectos, es el Poder Ejecutivo de la provincia y no un organismo nacional. Por estas dos razones el sistema ha cosechado importantes éxitos en la radicación, y no menos importantes criticas de otras jurisdicciones, principalmente de las provincias limítrofes".

En lo que respecta a ***Santa Cruz***, cuarta en TMAE con un 3,9‰, su atractivo se vincula a la actividad minera: no sólo a su liderazgo en materia carbonífera, sino también a su producción de petróleo y gas natural. A esto debe sumarse el desarrollo alcanzado por la pesca marítima de altura, que convirtió a Puerto Deseado en un importante puerto de desembarco pesquero y a Santa Cruz en la provincia con mayor exportación de frutos del mar. El crecimiento de la actividad portuaria, el desarrollo turístico, la intensificación del tránsito aéreo y la sobredimensionada administración pública, han contribuido a que el sector terciario absorbiera, en 1991, el 65% de la PEA. El elevado porcentaje de empleados públicos: el mayor de la Argentina en dicho año con un 46,3% de la PEA (De Marco y Sánchez, 1995), nos muestra el alto costo de administración que conlleva una provincia tan extensa como despoblada.

Por todo lo mencionado, la provincia sigue atrayendo población, y esto se pone de manifiesto al considerar que en 1991 contaba con el mayor porcentaje de extranjeros del país: 15,8%, en su mayoría chilenos. No obstante, la privatización de las empresas petrolíferas y gasíferas, la caída de la producción carbonífera y la crisis lanera, habrían contribuido a la disminución de la

inmigración durante la última década del siglo pasado. Sin embargo, en la última década los hidrocarburos y los metales preciosos mostraron una rápida respuesta a la devaluación de 2002; surgieron también nuevos servicios a la industria petrolera y disminuyó la incertidumbre respecto a la explotación carbonífera de Río Turbio. Asimismo, la producción de lana y carne viene mejorando y se están consolidando interesantes emprendimientos relativos a fruta fina y ajo; no obstante, la transferencia de grandes extensiones de tierras a capitales extrarregionales sigue siendo un serio problema.

En cuanto a la pesca, las tripulaciones han conseguido una ley que obliga a tomar personal de la provincia. El desarrollo turístico de El Calafate muestra también perspectivas favorables, aunque con algunas dificultades como la deficiencia de la red vial, los problemas del transporte aéreo y lo elevado de los precios. El comercio ocupa en la provincia mucha mano de obra, y se halla ligado al poder adquisitivo del sector público. Así, en Río Gallegos el peso de la administración pública permite mantener el desempleo por debajo del 4%, mientras que en el norte de la provincia se ubica en el orden del 25%. No obstante, la caída de la recaudación y de los recursos de la coparticipación produjo una reducción de gastos que afectó al sector salud y paralizó la construcción de viviendas y el mantenimiento de la red vial (Rofman et al., 2003).

La provincia de ***Santiago del Estero***, quinta en TMAE (3,1‰), con el menor porcentaje de PEA del país en 1991: 34,08%, y con uno de los mayores porcentajes de población con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) en dicho año: 38,21%, muestra haber podido recuperar el ritmo de crecimiento alcanzado en los años setenta, tras la puesta en funcionamiento del dique frontal de Río Hondo. La explicación de este nuevo impulso debería hallarse en la producción primaria, particularmente renovada por la expansión de la frontera agrícola pampeana, con producción de cultivos como maíz, sorgo y sobre todo soja, los cuales sumaron su aporte a la tradicional diversificación de la provincia, caracterizada por su horticultura de primicias, su ganadería extensiva y su producción algodonera y forestal.

Con una TMAE de 2,9‰, aparecen en sexto lugar los ***Partidos del GBA***, aunque con un ritmo de crecimiento que en las últimas décadas consideradas resultó muy inferior al histórico. Esta disminución se asocia a dos hechos concomitantes: por un lado la reducción de los aportes migratorios desde el interior del país y desde países limítrofes (De Marco y Sánchez, 1993) como consecuencia del desmantelamiento de buena parte de la infraestructura industrial en las últimas décadas del siglo pasado, y por el otro la caída del crecimiento vegetativo, que en el año 2000 alcanzó apenas al 11‰**.**

Con respecto a la disminución de la actividad industrial del GBA, la misma ha sido deliberadamente planificada por sucesivos gobiernos, como contrapartida de los regímenes de promoción ya mencionados y como método para propiciar

la supuestamente necesaria desconcentración. Esto se pone en evidencia a través del análisis histórico de la legislación respectiva (Ferrucci, 1986:99-133). Por ejemplo, ya en 1964, el Decreto Nacional 3113/64 excluyó de sus beneficios promocionales a las nuevas actividades que se establecieran en la Capital Federal y los diecinueve partidos del GBA. Años más tarde, la Ley Nacional 19.904 de 1972 prohibió la instalación de nuevos establecimientos fabriles en la Capital Federal, así como la ampliación de los ya existentes. A su vez, creó un impuesto para desalentar las nuevas actividades industriales en un radio de hasta 60 kilómetros de la misma.

Las leyes nacionales 20.560 de 1973 y 21.608 de 1977 no afectaron significativamente las condiciones anteriores, pero la Ley de la Provincia de Buenos Aires 7.270 de 1979, tendiente a la erradicación de las industrias contaminantes del GBA, contribuyó aún más al desmantelamiento fabril de la gran metrópoli y a la consiguiente reducción de la inmigración. Por otra parte, a la disminución de los flujos migratorios se sumó la caída del crecimiento vegetativo. La reducción de la tasa de natalidad es característica de las grandes metrópolis, pero en este caso se vio acentuada por la disminución del número de inmigrantes, provenientes en general de territorios con tasas muy superiores. Al mismo tiempo, la relativamente elevada tasa de mortalidad se halla ligada al paralelo aumento de la edad media de la población, que a su vez es consecuencia de la menor inmigración y de la baja natalidad.

Finalmente, la TMAE de la provincia de ***Salta*** (2,1‰) se asocia estrechamente al crecimiento de sus principales ciudades en el período intercensal 1991-2001: el Gran Salta, con una TCMA de 2,26%, San Ramón de la Nueva Orán con 2,62% y Tartagal con 2,33%. La actividad con mayor dinamismo durante la pasada década fue el turismo, beneficiado por la diversidad de atractivos naturales, históricos, culturales y aun gastronómicos de la provincia y de la región, a los que recientemente se ha incorporado la industria vitivinícola, con ofertas turísticas que incluyen cursos breves que permiten participar activamente de tareas como la propia cosecha de la vid, o transformarse en un experto enólogo o catador por unas horas o unos pocos días.

Las provincias con saldos migratorios poco significativos

Con una TMAE positiva, aunque no muy significativa, aparece en primer lugar la provincia de ***La Pampa*** (1,7‰), cuyo crecimiento también se relacionaría con el de sus ciudades más importantes: el Gran Santa Rosa (2,27%) y General Pico (2,17%). En este caso el impulso tendría su correlato en una mayor industrialización, producto también de beneficios arancelarios en los parques industriales y las zonas francas. Con la salida de la convertibilidad, los buenos precios de los granos y la carne, así como la creciente exportación de miel, produjeron una recuperación para el campo.

En el caso de ***Neuquén*** (1,3‰), el crecimiento de los años noventa fue muy inferior al de las dos décadas anteriores, que se debió, principalmente, a los emprendimientos realizados por Hídronor en la cuenca del río Negro, en particular las represas de Alicurá y Piedra del Aguila, del Complejo Alicopa, las cuales sumadas a El Chocón - Cerros Colorados, hicieron de la provincia la principal proveedora de hidroelectricidad del país (Dozo, 1985:211-219).

Aunque en un futuro incierto, con la construcción de la represa de Collón Curá, perteneciente al Complejo Alicopa, y las de Pichi Pícún Leufú, Michihuao y Pantanitos, integrantes del Complejo Limay Medio, aprobado por Ley Nacional 23.411 de 1986, el río Limay constituirá una auténtica cadena de embalses, desde sus nacientes hasta su confluencia con el río Neuquén; evitando los efectos de las grandes crecidas y posibilitando la concreción de proyectos de riego (Hidronor, 1987:6; Ferrera, 2002). Merece señalarse, además, que el impulso creciente que había tomado desde comienzos de los ochenta la explotación petrolífera y gasífera de la cuenca neuquina, que convirtió a la provincia en la mayor productora de ambos hidrocarburos, se redujo con la privatización de YPF y su reestructuración, que dejó en la calle a miles de trabajadores en localidades como Cutralcó y Plaza Huincul.

Los emprendimientos hidroeléctricos, la producción de hidrocarburos, el aumento de la superficie bajo riego, el crecimiento de la actividad forestal, el impulso industrial, las funciones propias de una capital provincial y la ausencia de un centro que pudiera hacerle competencia, transformaron a Neuquén - Plottier - Cipolletti en una verdadera conurbación (Vapñarsky y Pantelides, 1987:177-190) y en el área metropolitana con mayor crecimiento demográfico del periodo 1970-1991 (Sánchez, 1993:94-100). Sin embargo, dicho impulso desaceleró bruscamente durante la década del noventa, en coincidencia con la finalización de las obras hidroeléctricas y la privatización de YPF.

La provincia de ***San Juan*** (0,6‰), favorecida primero por la Ley Nacional 19.375 de 1971, que estableció un sistema de promoción para la provincia conocido como "Plan Huarpes" (Ferrucci, 1986:111-112), y a partir de 1983 por la Ley Nacional 22.973, que superó en beneficios a la anterior, aún no ha logrado, pese a estos privilegios, la necesaria diversificación productiva que garantice su desarrollo.

Los problemas resultantes del monocultivo de vid y de la industria asociada al mismo fueron, junto con la elevada tasa de desocupación, los considerandos de la Ley Nacional 19.375 que justificaron los beneficios especiales que se ofrecieron a las empresas para fomentar su radicación en la provincia. Tres décadas más tarde, la economía sanjuanina no sólo seguía dependiendo de las azarosas condiciones meteorológicas, sino que además debía soportar una fuerte caída del consumo interno, producto de la creciente pobreza (Antunes et al., 2002; Contreras et al., 2002), que no había podido ser compensada con

exportaciones, y un fuerte endeudamiento bancario que había colocado a muchos productores al borde de la quiebra.

En ***Córdoba*** (-0,3‰), la otrora pujante industria metalmecánica presentaba un alto grado de deterioro. Según la Encuesta Industrial de la Universidad Nacional de Córdoba, la producción manufacturera del Gran Córdoba cayó un 40% en el período junio de 2000 a junio de 2002, más del doble que la merma para el total del país, que alcanzó el 17%. En dicho lapso las empresas pequeñas redujeron su producción en un 62% y las grandes en un 29,2%. Por otra parte, la desindustrialización de la década del noventa trajo aparejadas tasas de desempleo y subempleo que sumadas alcanzaron el 42,8%, más que la media nacional (40,1%). Asimismo, la emisión de 875 millones de bonos Lecor, que llegaron a representar un 50% de la masa monetaria, provocó una caída adicional del poder adquisitivo, ya que cotizaban a 114 bonos por cada 100 pesos.

No obstante, la salida de la convertibilidad generó expectativa en la producción primaria con fines de exportación; inclusive algunos productores lecheros transformaron sus campos de pastoreo para dedicarlos a la siembra de soja. En el Sur de la provincia, las actividades primarias más beneficiadas fueron la apicultura, la ganadería y la producción de soja y maní. Mientras tanto, los frigoríficos dedicados a la exportación incorporaron mano de obra (Rofman et al., 2003).

En ***Jujuy*** (-0,5‰), se habrían puesto de manifiesto las consecuencias de políticas económicas que, al levantar las barreras proteccionistas, dejaron al descubierto la fragilidad de las economías regionales. La tasa de desocupación de la provincia alcanzó en mayo de 2002 el 21,1%. Sin embargo, a partir del cambio en los precios relativos se observó una reactivación en algunos sectores. La Mina El Aguilar, por ejemplo, restituyó en 2002 una reducción de salarios que había efectuado en 2001.

También se reactivaron actividades como la citrícola y la horticultura de primicias, produciéndose exportaciones no tradicionales, como los higos. El sector azucarero logró incrementar sus exportaciones y Papelera del NOA tiene actualmente mucha demanda de origen local y está vendiendo toda su producción. El turismo también resultó beneficiado por la devaluación de 2002, aunque con las dificultades de la falta de alojamiento suficiente y la escasa frecuencia del transporte aéreo.

Otra provincia privilegiada en materia de legislación fue la de ***Tucumán*** (-0,9‰), beneficiada ya en 1966 por la Ley Nacional 17.010, sancionada para paliar los efectos del cierre de varios ingenios azucareros, mediante la creación de un régimen de promoción especial, tendiente a la transformación agroindustrial de la provincia. Esto favorecía también la consolidación de San Miguel de Tucumán como polo de desarrollo, en el marco de la regionalización del

CONADE (1965) (Rey Balmaceda, 1972:106-108). Posteriormente, el Decreto Nacional 260/68, otorgó nuevas franquicias impositivas, y la Ley Nacional 18.202 de 1969 amplió los beneficios brindando más exenciones impositivas, créditos extra blandos, precios de fomento para los insumos a cargo del Estado y preferencias en las compras de éste.

La Ley Nacional 19.615 de 1972 mantuvo en vigencia estos privilegios, los cuales tampoco fueron recortados por la promoción regional derivada de la Ley Nacional 20.560 de 1973, ni por la Ley Nacional 21.608 de 1977 (Ferrucci, 1986:111-133). Las ventajas comparativas resultantes de la legislación mencionada posibilitaron el crecimiento y la diversificación de la industria tucumana, lo cual a su vez favoreció una reactivación en el crecimiento demográfico de la provincia durante la década del setenta.

No obstante, la reducción y la posterior eliminación de la mayoría de las franquicias impositivas, y la crisis de consumo del sector azucarero, produjeron el cierre de numerosas fuentes de trabajo durante los años ochenta; a tal punto que al realizarse el censo nacional de 1991 la provincia contaba con la mayor tasa de desocupación del país: 9,02% (De Marco y Sánchez, 1995). Dicha tasa, que hoy no parece tan alta, provocó en aquel momento expulsión de población y, en general, un saldo migratorio negativo que se mantendría hasta el presente.

En lo que atañe a ***Entre Ríos*** (-1,0‰), es otra de las provincias que en los noventa sufrió el desmantelamiento de buena parte de su industria, sobre todo la alimenticia. Con la devaluación del peso, la baja cotización del Bono Federal y la inflación de 2002, la población por debajo de la línea de la pobreza, según medición de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH), llegó a ser de 70,9%, con un 38,2% de indigentes. Sin embargo, a partir de la devaluación se produjo un importante aumento en las exportaciones de citrus, arroz, cereales en general, oleaginosas, productos forestales y de la industria alimenticia, destacándose en este rubro los jugos cítricos, la producción avícola y láctea y las carnes rojas.

Entre Ríos aporta actualmente el 66% de la producción de arroz, el 43% de la avícola, el 35% de la citrícola, el 30% de la miel, el 12% del producto forestal, el 8% del ganadero, el 5% del cerealero, el 4% del oleaginoso y el 3% de la producción láctea del país, por lo que es de esperar que en breve se revierta el estado de miseria en que se halla todavía parte de la población, en una provincia que produce y exporta mucho más de lo que consume.

Para finalizar, el caso de ***Corrientes*** (-1,4) será tratado en el parágrafo siguiente, junto con el resto de la región del NEA, mientras que el de ***Chubut*** (-1,7‰) estaría ligado a la caída de puestos de trabajo en el sector petrolífero, fundamentalmente en Comodoro Rivadavia, que en el período intercensal 1991-2001 tuvo una TCMA, muy pobre para la región, de apenas 0,86%. No obstante, tampoco debemos olvidar la prolongada crisis lanera que desde hace décadas viene afectando a la región patagónica y por ende a la provincia, contribuyendo

a su progresivo despoblamiento rural. En el censo de 2001 Chubut registró una población rural dispersa de apenas 19.519 habitantes, 2773 menos que en el censo anterior, siendo su densidad respectiva la tercera más baja del país, superando únicamente a las de Tierra del Fuego y Santa Cruz.

Las jurisdicciones con importantes saldos migratorios negativos

El saldo migratorio de ***Mendoza*** (-2,3‰) pondría en evidencia la crisis que sufrió el sector vitivinícola durante la década del noventa, debiendo competir en un mercado local inundado por vinos de todo el Mundo, muchos de ellos con precios subsidiados. También mostraría las consecuencias de la privatización de YPF. No obstante, con la devaluación de 2002 se favorecieron las exportaciones de productos como petróleo, vinos, frutas desecadas y en fresco, tomate, aceitunas y ajo. Este último origina divisas de entre 70 y 100 millones de dólares por año.

Los vinos de mesa se exportan a mercados como Perú, República Dominicana y Colombia, y las frutas desecadas, que tradicionalmente se vendían a Brasil Estados Unidos, España y México, hoy se exportan también a Colombia, Uruguay, Europa del Este y Eslovenia. Ya en 2002 las exportaciones alcanzaron U$S 980 millones, correspondiendo el 50% a combustibles y energía, el 24% a manufacturas de origen agropecuario, el 14% a productos primarios y el 12% restante a manufacturas de origen industrial. Asimismo, también se produjo una reactivación en los servicios vinculados a la actividad petrolera, así como un aumento del comercio y los servicios ligados al turismo, sobre todo por una mayor presencia de chilenos. Sin embargo, se profundizó la brecha entre los departamentos ricos y los pobres, y también aumentó el empleo informal (Rofman et al., 2003).

El saldo de la provincia de ***Santa Fe*** (-2,5‰) se asociaría al muy bajo crecimiento del Gran Rosario, que con una TCMA de 0,34% durante el período intercensal 1991-2001, fue la localidad que menos creció entre las cincuenta más importantes de la Argentina. Esto se debe a una altísima desocupación, producto de la desindustrialización, expresada por un menor número de industrias y un tamaño más chico de las sobrevivientes. La industria rosarina no pudo adaptarse a la *economía social de mercado* de la década pasada. Durante el año 2001 solamente el 5% realizó exportaciones y lo hizo por un monto inferior al 25% de su producción. Se trató de industrias metalmecánicas, autopartistas y alimenticias. El resto, en su mayoría con capacidad instalada ociosa, no pudo reducir sus costos a causa de la obsolescencia de su parque productivo y la falta de reequipamiento e innovación tecnológica.

En cuanto a las provincias de la región del Nordeste: Chaco (-4,2‰), Formosa (-2,8‰), Misiones (-2,6‰) y Corrientes (-1,4‰), todas limítrofes del Paraguay, los saldos migratorios negativos estarían reflejando, al menos en parte, la salida

del país de los bebés de las madres paraguayas que ingresan a la Argentina exclusivamente para dar a luz en los hospitales públicos de ciudades como Posadas o Clorinda. Ya hemos visto que en las estadísticas esto se traduce en sobrenatalidad y sobreemigración. Por otra parte, durante el período intercensal 1991-2001 el peso argentino se mantuvo siempre sobrevaluado en relación con el guaraní y el real, produciendo un enorme perjuicio económico al comercio y la industria de las zonas de frontera, siempre muy sensibles a estos desequilibrios artificiales. Por ejemplo, muchos posadeños hicieron durante años la mayoría de sus compras en Encarnación, aún los artículos de primera necesidad, y lo que no trasladaban personalmente era enviado con servicios de contrabando puerta a puerta, desde un reloj hasta un juego de muebles. Mas aún, también se podía adquirir todo tipo de artículo de contrabando en puestos callejeros, negocios habilitados y hasta ferias municipales destinadas al efecto, como la conocida como La Placita, de varias plantas, a escasas cuadras del puerto y del centro de Posadas.

En el caso de ***Misiones*** (-2,6‰), la TMAE reflejaría también la finalización de las obras de Yacyretá - Apipé, represa construida a 80 kilómetros aguas abajo de Posadas, así como la crisis de la agricultura, caracterizada por productores que malvenden su cosecha a los oligopolios industriales que fijan los precios. No obstante, con la devaluación se produjo un incremento de las exportaciones. En el Norte de la provincia la economía se dinamizó, reactivándose la exportación de tablas y listones hacia Estados Unidos. También resultó favorecido el sector tealero, cuya producción se exporta en un 80% a Estados Unidos, Chile y otros países. Sin embargo, ni los trabajadores ni los productores han obtenido mejoras muy significativas. La industria celulósica - papelera es otro sector que ha recuperado dinamismo, aunque se encuentra en manos de empresas chilenas y norteamericanas. En cuanto al turismo, Puerto Iguazú funciona como un enclave, ya que no derrama mayores ingresos al resto de la economía provincial. Por otra parte, con la devaluación los precios subieron como en el resto del país, pero los misioneros ya no pueden comprar en el exterior, por lo que resultaron más afectados. Para colmo, la coparticipación cayó de casi 40 millones de pesos convertibles anuales a menos de la mitad. En síntesis, los cambios mencionados no han repercutido socialmente de manera significativa.

Con respecto a la provincia de ***Formosa*** (-2,8‰), su fuerte crecimiento demográfico durante la década del ochenta se debió al incremento de la actividad petrolífera en su zona occidental, y a la intensificación del comercio y el contrabando de productos provenientes de Asunción, a través de Clorinda. Una PEA terciaria del 67,9% en 1991, y un porcentaje de patrones y cuentapropistas del 47,2% de la PEA ocupada (De Marco y Sánchez, 1995), el segundo del país detrás del de Misiones, confirman lo antedicho. Sin embargo, en una provincia enteramente fronteriza, con la ley de convertibilidad la relación cambiaria se invirtió, favoreciendo las compras en el Paraguay y el consiguiente

debilitamiento de la actividad comercial local.

Chaco (-4,2‰) es una de las provincias con mayor porcentaje de empleados públicos, especialmente en el Gran Resistencia, y a pesar de ello entre desempleados y subempleados superaban en 2002 el 30% de la población. Sin embargo, con la nueva política cambiaria a partir de 2002 se abrieron expectativas favorables: por el momento los beneficiados son los productores de tanino, la industria frigorífica y los exportadores de girasol, soja, trigo y algodón, aunque este último cultivo se halla en declinación. No obstante, la devaluación no ha beneficiado a industrias como las carpinterías y los aserraderos, que no están preparadas para la exportación porque no producen en gran escala, no tienen patrones de producción internacional y tampoco acceso al crédito.

El caso de ***Río Negro*** (-7,6‰) es muy particular, ya que pasó de una TCMA de 3,85%, la tercera del país, en la década del setenta, a 2,68% durante los años ochenta y a apenas 0,83% en los noventa. Esta disminución estaría asociada a una merma en las tasas de las ciudades más importantes. Por ejemplo, San Carlos de Bariloche redujo su TCMA de 6,22% en los setenta a 4,47% en los ochenta y a tan sólo 1,36% en los noventa, mientras que Viedma - Carmen de Patagones disminuyó de 5,06% a 3,91% y 1,15% para los mismos períodos. Esto se explica, en parte, por la correlación inversa entre los tamaños de las ciudades y sus tasas de natalidad, y también por los graves problemas de vivienda que suelen presentarse en ciudades con rápido crecimiento (Abalerón, 1990; 1992), aunque Viedma - Patagones refleja también el *efecto rebote* del frustrado proyecto de traslado de la Capital Federal.

Más allá de todo esto, la economía de Río Negro se vio afectada en la década del noventa por episodios tales como el cierre del yacimiento de Hipasan, la privatización de las empresas de petróleo y gas, la clausura del ramal ferroviario de la Linea Sur, etc., que provocaron desocupación en localidades como Sierra Grande, Catriel, General Conesa e Ingeniero Jacobacci. A todo esto deben sumarse las dificultades por las que atravesó la ganadería ovina y las actividades frutícola, hortícola, vitivinícola y forestal, con sus industrias asociadas.

El saldo migratorio del ***Resto de la Provincia de Buenos Aires*** (-9,0‰), se compadece también con el escaso crecimiento de sus principales ciudades durante la última década del milenio pasado: el Gran La Plata con una TCMA de 0,56%, Mar del Plata con 0,52%, Bahía Blanca con 0,43%, San Nicolás de los Arroyos con 0,47%, Tandil con 0,97%, Zárate con 0,72%, Pergamino también con 0,72%, Olavarría con 0,93%, Junín con 0,88%, Necochea – Quequén con 0,66%, etc. Como puede verse, ninguna de las diez ciudades más importantes creció por encima del total nacional. La provincia de Buenos Aires, con actividades primarias afectadas por las prolongadas inundaciones y los brotes de aftosa, y en general con una economía muy sensible al tipo de cambio, fue de las

más perjudicadas en la década de la convertibilidad. No obstante, actualmente se observan importantes signos de reactivación. Por ejemplo, en Mar del Plata, el sector hortícola ha aumentado su producción y se ha diversificado; el sector pesquero expandió sus exportaciones; la actividad turística también creció, y el récord de desocupación de mayo de 2002, que alcanzó el 24,6% de la PEA (Rofman et al., 2003) es sólo un muy mal recuerdo.

El caso extremo de TMAE negativa lo constituye la ***Ciudad de Buenos Aires*** (-10,0‰), que lejos de desempeñar el papel de polo atractor de población de otras épocas, durante la última década del siglo pasado expulsó a muchos de sus habitantes, registrando en el censo de 2001 unos doscientos mil habitantes menos que en 1947. En el período 1991 - 2001 muchas familias de ingresos medios y altos habrían optado por mudarse a los barrios exclusivos y pueblos privados de la periferia, en busca de una mejor calidad de vida y mayor seguridad (Vidal-Koppmann, 2002a; 2002b). Otros, en general más jóvenes y con menores compromisos familiares, habrían optado por la aventura del desarraigo, emigrando hacia los países del hemisferio Norte. Paralelamente a esta pérdida de población, la Capital Federal ha sufrido una fuerte desindustrialización, producto de distintas decisiones políticas tendientes a desalentar por todos los medios esta actividad. Ya se han mencionado anteriormente el Decreto 3113/64 y la Ley Nacional 19.904 de 1972.

Un intento de síntesis interpretativa

Ahora bien, lo hasta aquí desarrollado constituiría un esfuerzo poco menos que vano sí no intentáramos, al menos, bosquejar un epítome de interpretación de todo lo expresado. Como señala Randle (1978:52), las explicaciones son necesariamente parciales, básicamente se reducen al esquema: un hecho - una causa; para avanzar en el conocimiento se impone la interpretación, que es “un planteo explicativo integral o sintético (Ibíd. :54).

Los cambios espaciales puestos en evidencia por el censo de 1980 hoy se hallan plenamente consolidados. Sus principales características son la progresiva desconcentración demográfica a escala nacional, la paralela concentración en el nivel provincial, particularmente en las metrópolis intermedias constituidas por las capitales y sus suburbios, y el despoblamiento rural. Estas tendencias de crecimiento reflejan, en primer lugar, la magnitud de los flujos migratorios a las metrópolis del Norte y de la Patagonia y, en menor medida, el mayor crecimiento vegetativo de las regiones involucradas.

Las provincias con los más altos saldos migratorios son, en general, las menos pobladas. En ellas, el efecto de las políticas tendientes al desarrollo industrial se ha visto magnificado por los escasos volúmenes demográficos. Por otra parte, las radicaciones industriales sustentadas en beneficios impositivos generaron situaciones endebles y artificiales: "el efecto irradiante de la industria sólo en

mínima proporción se ha trasladado a la nueva localización y esto, por otra parte, no afecta el crecimiento del producto bruto industrial nacional" (Dozo, 1992:326).

Quadri Castillo (1986:130) denunció que numerosos especuladores utilizaron estos beneficios para importar bienes que luego vendieron en otras regiones del país. No obstante, estas leyes de promoción, que no han tenido un efecto favorable a escala nacional, sí han contribuido a evitar el éxodo demográfico en algunas jurisdicciones, propiciando incluso la inmigración. Algo semejante aconteció en los territorios favorecidos con el impulso de actividades primarias no tradicionales, tal es el caso de las nuevas áreas petrolíferas y gasíferas y de los puertos pesqueros. También merece citarse el efecto de las grandes obras de infraestructura, particularmente las represas, así como el crecimiento del turismo internacional.

Por otra parte, la dilación del proyecto de moneda única del Mercosur, favorece el comercio y el contrabando en las provincias fronterizas, y el sobredimensionamiento del sector público genera puestos de trabajo artificiales. En todos los casos, las mayores posibilidades de empleo estimulan la migración de los trabajadores jóvenes, con predominio de hombres. En concordancia, en las últimas décadas consideradas tuvieron saldos migratorios negativos la Capital Federal y un conjunto de provincias caracterizadas por un desarrollo más genuino, con economías bastante más diversificadas y basadas en sus propios recursos naturales y sus ventajas comparativas.

Estas provincias fueron, en general, excluidas de los distintos regímenes de promoción regional. Por ejemplo, la Ley Nacional 19.904 de 1972 excluyó de su promoción a la provincia de Buenos Aires, con la excepción de seis partidos, y a los departamentos más poblados de las provincias de Córdoba, Mendoza y Santa Fe. Algo semejante ocurrió con el Decreto 922/73, reglamentario de la Ley Nacional 20.560 de 1973, que mantuvo su vigencia bajo la Ley Nacional 21.608 de 1977. Sin embargo, las provincias pampeanas constituyen, aún hoy, la base territorial de un modelo económico agroexportador que adquirió una remozada vigencia, al dependerse del campo para la obtención del superávit comercial que garantice los recursos para los planes de asistencia social y los compromisos ligados a la deuda externa.

En síntesis, el crecimiento relativo de las regiones extrapampeanas, y el paralelo decrecimiento del peso demográfico de la Pampa y el Gran Buenos Aires no ha sido casual; por el contrario, es consecuencia de la implementación de estrategias tendientes a lograr un desarrollo regional más equilibrado y una menor concentración. Sistemáticamente se promocionaron actividades en las provincias y regiones *periféricas*, y se desalentaron en el Gran Buenos Aires y las provincias *centrales*. El tema de la desconcentración económica, asociado al de la descentralización, inclusive volvió a poner en el centro de la escena

política al propio cuestionamiento de Buenos Aires como capital del país (Rey Balmaceda, 1982a; 1982b; Roccatagliata, 1986; Reboratti, 1987; Sánchez, 1989; 1990).

Dentro de este contexto intelectual, se promocionó la actividad industrial en las provincias "históricamente postergadas", sin ahondar en las razones que "históricamente" dificultaron su desarrollo, y se desalentó en la región genuinamente más apta, penalizando o prohibiendo toda nueva actividad en la gran metrópoli. Es decir, se alentó el reemplazo de localizaciones genuinas por artificiales, sin siquiera prever que muchos industriales perjudicados cerrarían sus fábricas para destinar su capital a actividades especulativas, o para reabrirlas en otros países con ventajas comparativas superiores a las de las áreas promocionadas, como ocurrió en algunos rubros con el Brasil.

La experiencia nos muestra, en consecuencia, que el tan ansiado desarrollo regional no podrá alcanzarse plenamente mediante el sólo recurso de las leyes y los decretos. Los nuevos esfuerzos deberán dirigirse, por consiguiente, al aprovechamiento de los recursos existentes apuntando a un desarrollo económico y social genuino y sustentable, propiciando la producción orgánica, ampliando las áreas bajo riego, fomentando la actividad minera, alentando la industrialización de la producción local, mejorando los servicios turísticos, etc. Ya no podrán subsidiarse localizaciones caprichosas, por el contrario, deberán realizarse profundos estudios para establecerlas con criterios de optimización económica y rentabilidad social a mediano y largo plazo.

La salida de la convertibilidad, en 2002, favoreció una importante reactivación en la mayoría de las actividades primarias, fundamentalmente aquellas orientadas hacia la exportación. También se ha recuperado significativamente la industria, y las proyecciones para los próximos años son igualmente alentadoras, de manera que el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda de 2010 encontrará un país distinto al de 2001, un país en crecimiento. Habrá que ver si ese crecimiento económico del que hoy gozamos se transforma en auténtico desarrollo, y habrá que ver también si afecta de alguna manera las tendencias de crecimiento demográfico que hemos visto mantenerse durante las tres últimas décadas del siglo pasado.

Referencias

Abalerón, C. A. (1990) *Una aproximación objetiva y subjetiva a la calidad de vida de la población de algunos barrios con características de mayor o menor marginalidad de San Carlos de Bariloche*, *Argentina*. Bariloche, CONICET - Fundación Bariloche, 41 pp.

Abalerón, C. A. (1992) *Tendencias de crecimiento poblacional y espacial en San Carlos de Bariloche, con énfasis en el sector marginal. Informe final*. San Carlos de Bariloche, CFI - Municipalidad de Bariloche, 73 pp.

Antunes, E.; Barcelona, J.; Díaz, R.; Castillo, R.; Ocampo, D.; Villavicencio, R. (2002) Problemas asociados a la localización de la pobreza urbana en la provincia de San Juan: un aporte para la geografía médica. En: *Congreso Nacional de Geografía 63º Semana de Geografía*, pp. 25 – 36. Buenos Aires, GÆA.

Clarín (1994) *Nuevo atlas de la Argentina*. Buenos Aires, Clarín, 284 pp.

Clarín (1995) *Mi país, la Argentina. Todas las provincias, todos los datos, toda la gente*. Buenos Aires, Clarín, 464 pp.

CONADE (1965) *Plan nacional de desarrollo. 1965 - 1969*. Buenos Aires, Consejo Nacional de Desarrollo, 459 pp.

Contreras, G.; Llull, V.; Oliva, C.; Pickenhayn, J. (1992) Geografía de la crisis: alimentación y salud en un departamento peri-urbano de San Juan. En: *Congreso Nacional de Geografía 63º Semana de Geografía*, pp. 69 – 78. Buenos Aires, GÆA.

Curto, S. I.; Verhasselt, Y.; Plastina, R.; Acosta, L. (2002) Diferencias geográficas de la mortalidad argentina: 1996 - 1999. En: *Congreso Nacional de Geografía 63º Semana de Geografía*, pp. 79 – 94. Buenos Aires, GÆA.

De Marco, G. M.; López, L. E.; Méndez, V. P.; Sánchez, D. C. (1999) Mujer, maternidad y empleo en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Un análisis socioespacial. *Geodemos*, 5: 1 – 177. Buenos Aires, PRIGEO - CONICET.

De Marco, G. M.; Rey Balmaceda, R. C.; Sassone, S. M. (1994) Extranjeros en la Argentina: pasado, presente y futuro. *Geodemos*, 2: 1 – 568. Buenos Aires, PRIGEO - CONICET.

De Marco, G. M.; Sánchez, D. C. (1993) Inmigrantes limítrofes en el Gran Buenos Aires. Un análisis socio-económico espacial. *Revista Geográfica*, 117: 19 – 46. México D. F., Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH - OEA).

De Marco, G. M.; Sánchez, D. C. (1995) *Hacia una tipología socio-demográfica de las provincias argentinas*. Buenos Aires, PRIGEO - CONICET, Documentos, 56, 102 pp.

De Marco, G. M.; Sánchez, D. C. (2000) Población, hogares y familias en el Gran Buenos Aires. Un análisis diacrónico - espacial. *Revista Geográfica*, 128: 119 – 131. México D. F., Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH - OEA).

Dozo, S. R. M. (1985) *Geografía de la energía*. Buenos Aires, SENOC, PROMEC - Geografía, 5, 255 pp.

Dozo, S. R. M. (1992) Industria no integrada y concentrada con desarrollo interrumpido. En: Roccatagliata, J. A. (Coord.) *La Argentina. Geografía general y los marcos regionales*, pp. 309 – 328. Buenos Aires, Planeta, 29º ed., 802 pp.

Ferrera, I. M. (2002) El potencial hidroeléctrico del Comahue: presente y futuro compartido. En: *Congreso Nacional de Geografía 63º Semana de Geografía*, pp. 113 – 119. Buenos Aires, GÆA.

Ferrucci, E. J. (1986) *La promoción industrial en Argentina*. Buenos Aíres, EUDEBA, Temas, 276 pp.

Formiga, N. (2002) Cambios en la distribución espacial de la población 1947 - 2001. En: *Congreso Nacional de Geografía 63º Semana de Geografía*, pp. 121 – 131. Buenos Aires, GÆA.

Hidronor (1987) *Limay Medio. Energía para mover el país*. Buenos Aíres, Hidronor, 12 pp.

INDEC (1994) *Anuario estadístico de la República Argentina*. Buenos Aires, Instituto Nacional de Estadística y Censos - Dirección de Difusión Estadística, 545 pp.

Jones, H. (1990) *Population geography*. London, Paul Chapman Publishing, 2º ed., 321 pp.

Quadri Castillo, M. (1986) *La argentina descentralizada*. Buenos Aires, EUDEBA, Temas, 236 pp.

Randle, P. H. (1976) *El método de la geografía. Cuestiones epistemológicas.* Buenos Aires, Oikos, 262 pp.

Reboratti, C. E. (1987) *Nueva capital, viejos mitos. La geopolítica criolla o la razón extraviada*. Buenos Aires, Sudamericana - Planeta, Política y Sociedad, 192 pp.

Rego, J. C. (1978) *La marcha del análisis cuantitativo de datos espaciales*. Buenos Aires, Oikos, Contribuciones, 2 - 04, 185 pp.

Rey Balmaceda, R. C. (1972) *Geografía regional, teoría y aplicación*. Buenos Aires, Estrada, 190 pp.

Rey Balmaceda, R. C. (1982a) El traslado de la Capital Federal. *GÆA. Anales de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos*, 18: 148 – 164. Buenos Aires.

Rey Balmaceda, R. C. (1982b) *Buenos Aires: una capital cuestionada*. Buenos Aires, Oikos, 316 pp.

Rey Balmaceda, R. C. (1994) Bibliografía sobre inmigración, colonización y comunidades extranjeras en la Argentina. *Geodemos*, 3: 1 – 302. Buenos Aires, PRIGEO - CONICET.

Roccatagliata, J. A. (1986) *Argentina hacia un nuevo ordenamiento territorial.* Buenos Aires, Pleamar, Geografía y Sociedad, 296 pp.

Rofman, A.; Von Storch, V.; Gutman, V. (2003) Situación contemporánea de las economías regionales. Estrategias para incorporar a un modelo de desarrollo con equidad social. *NCeHu*, 273/03. Buenos Aires, Centro Humboldt.

Sánchez, D. C. (1989a) *Traslado de la capital. Sistema urbano nacional o diseño urbanístico?*. Buenos Aires, UBA - FADU - PROHAB, Documentos de Trabajo, 2, 40 pp.

Sánchez, D. C. (1989b) El papel de las metrópolis intermedias en el sistema urbano nacional, frente a la coyuntura del sistema económico global. *Análisis Geográfico. Revista de Geografía Empírica*, 1 (1): 34 – 64. Buenos Aires.

Sánchez, D. C. (1990) *La nueva capital más allá de la avenida de circunvalación*. Buenos Aires, UBA - FADU - PROHAB, Documentos de Trabajo, 4, 46 pp.

Sánchez, D. C. (1992a) *Las nuevas tendencias del crecimiento urbano argentino.* Buenos Aires, PRIGEO - CONICET, Documentos, 18, 56 pp.

Sánchez, D. C. (1992b) Elección de límites de clase con parámetros estadísticos ponderados. *Análisis Geográfico. Revista de Geografía Empírica*, 4 (6): 50 – 58. Buenos Aires.

Sánchez, D. C. (1993) Tendencias actuales en el crecimiento urbano mundial y argentino. *Geodemos*, 1: 91 – 112. Buenos Aires, PRIGEO - CONICET.

Sánchez, D. C. (1994) Mapas coropléticos con parámetros ponderados. Su fundamentación En: *Congreso Nacional de Geografía 55 Semana de Geografía*, pp. 276 – 267. Rosario, GAEA.

Sánchez, D. C. (1996a) El crecimiento demográfico argentino en el período 1970-1991. Un aporte para su interpretación. *GÆA. Anales de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos*, 20: 211 – 235. Buenos Aires, GÆA.

Sánchez, D. C. (1996b) *Una propuesta metodológica para el mapeo estadístico bivariable. Su aplicación al crecimiento demográfico argentino entre 1970 y 1991*. Buenos Aires, PRIGEO - CONICET, Documentos, 56, 39 pp.

Sánchez, D. C.; Astinza, M. A. (2002) El crecimiento demográfico argentino en el último período intercensal (1991-2001). Un análisis preliminar. En: *Congreso Nacional de Geografía 63º Semana de Geografía*, pp. 377 – 386. Buenos Aires, GÆA.

Sassone, S. M. (1996) Migraciones internacionales: protagonistas de nuestro

tiempo. *Geodemos*, 4: 1 – 293. Buenos Aires, PRIGEO - CONICET.

Sassone, S. M. (2002) *Geografía de la exclusión. La inmigración limítrofe indocumentada en la Argentina. Del Sistema – Mundo al Lugar*. Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo - Facultad de Filosofía y Letras, Tesis Doctoral en Geografía, 745 pp.

Vapñarsky, C. A.; Gorojovsky, N. (1990) *El crecimiento urbano en la Argentina*. Buenos Aires, IIED - GEL, 159 pp.

Vapñarsky, C. A.; Pantelides, E. A. (1987) *La formación de un área metropolitana en la Patagonia. Población y asentamiento en el Alto Valle*. Buenos Aíres, CEUR, Informes de Investigación, 7, 368 pp.

Vidal-Koppmann, S. (2002a) Nuevas fronteras intraurbanas: de los barrios cerrados a los pueblos privados. En: Cabrales Barajas, F. (Comp.) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara, Universidad de Guadalajara - UNESCO, pp. 261 – 287.

Vidal-Koppmann, S. (2002b) Transformaciones socio-espaciales en el Área Metropolitana de Buenos Aires: Barrios exclusivos y pueblos privados. En: *Congreso Nacional de Geografía 63º Semana de Geografía*, pp. 425 – 434. Buenos Aires.

Anexo Estadístico

Tabla 7: Matriz de Datos

	División Política	Población 1947	Población 1960	Población 1970	Población 1980	Población 1991	Varones 1991	Mujeres 1991	Población 2000
1	Capital Federal	2981043	2966634	2972453	2922829	2965403	1344041	1621362	2793850
2	Buenos Aires (GBA)	1741338	3772411	5380447	6843201	7969324	3888329	4080995	9093722
3	Buenos Aires (resto)	2532536	2993697	3394082	4022207	4625650	2279747	2345903	4552495
4	Catamarca	147213	168231	172323	207717	264234	131398	132836	323586
5	Córdoba	1497987	1753840	2060065	2407754	2766683	1349468	1417215	3021125
6	Corrientes	525463	533201	564147	661454	795594	393252	402342	910466
7	Chaco	430555	543331	566613	701392	839677	423479	416198	962925
8	Chubut	92456	142412	189920	263116	357189	181215	175974	405399
9	Entre Ríos	787362	805357	811691	908313	1020257	500466	519791	1137861
10	Formosa	113790	178526	234075	295887	398413	201449	196964	473218
11	Jujuy	166700	241462	302436	410008	512329	252590	259739	597430
12	La Pampa	169480	158746	172029	208260	259996	130932	129064	293097
13	La Rioja	110746	128220	136237	164217	220729	110469	110260	279631
14	Mendoza	588231	824036	973075	1196228	1412481	690872	721609	1553975
15	Misiones	246396	361440	443020	588977	788915	397953	390962	938828
16	Neuquén	86836	109890	154570	243850	388833	196628	192205	461242
17	Río Negro	134350	193292	262622	383354	506772	254153	252619	546415
18	Salta	290826	412854	509803	662870	866153	429522	436631	1048643
19	San Juan	261229	352387	384284	465976	528715	256634	272081	608938
20	San Luis	165546	174316	183460	214416	286458	143778	142680	355158
21	Santa Cruz	42880	52908	84457	114941	159839	83758	76081	191823
22	Santa Fe	1702975	1884918	2135583	2465546	2798422	1363858	1434564	2970443
23	Santiago del Estero	479473	476503	495419	594920	671988	336155	335833	787261
24	Tierra del Fuego	5045	11209	15658	29392	69369	36733	32636	96101
25	Tucumán	593371	773972	765962	972655	1142105	561101	581004	1309315
	Totales	15893827	20013793	23364431	27949480	32615528	15937980	16677548	35712947

Tabla 7: Matriz de Datos (cont.)

	División Política	Población 2001	Varones 2001	Mujeres 2001	Def. 2000	Nac. 2000	Hogares 2001	Inst.Colec. 2001	Pob.Hog. 2001	P.Inst.Col. 2001
1	Capital Federal	2768772	1257286	1511486	33587	43426	1026071	3177	2719252	49520
2	Buenos Aires (GBA)	9277149	4510376	4766773	70300	170244	2392318	2071	8641407	43546
3	Buenos Aires (resto)	4541528	2220747	2320781	41651	78594	1540752	4902	5062167	71557
4	Catamarca	333661	166274	167387	1841	8194	78366	234	330827	2834
5	Córdoba	3061611	1488058	1573553	22974	53191	880171	3443	3025053	36558
6	Corrientes	929236	459123	470113	6095	20918	226905	470	924373	4863
7	Chaco	983087	491151	491936	5924	24540	238994	403	977693	5394
8	Chubut	413240	207408	205832	2322	8680	115026	603	405602	7638
9	Entre Ríos	1156799	568665	588134	8826	23661	317598	559	1147813	8986
10	Formosa	485700	243929	241771	2657	12976	115270	269	483449	2251
11	Jujuy	611484	301762	309722	3227	13651	141969	417	607979	3505
12	La Pampa	298460	148945	149515	2173	5544	91863	264	295327	3133
13	La Rioja	289820	144903	144917	1531	6321	68563	215	288258	1562
14	Mendoza	1576585	769340	807245	10949	30930	411822	944	1563918	12667
15	Misiones	963869	484206	479663	5104	25635	236029	430	958861	5008
16	Neuquén	473315	236323	236992	1957	10057	128809	740	467028	6287
17	Río Negro	552677	274791	277886	2983	11665	154907	637	545729	6948
18	Salta	1079422	535298	544124	5571	25598	241682	732	1071060	8362
19	San Juan	622094	306029	316065	3984	13119	149249	273	618577	3517
20	San Luis	366900	182990	183910	2274	8099	102187	234	364277	2623
21	Santa Cruz	197191	100842	96349	944	4062	53929	386	193101	4090
22	Santa Fe	2997376	1456054	1541322	25573	52367	874562	2403	2972288	25088
23	Santiago del Estero	806347	404248	402099	4388	15701	179155	397	802754	3593
24	Tierra del Fuego	100960	51637	49323	304	2295	27947	117	99456	1504
25	Tucumán	1336664	657489	679175	8279	29254	312156	283	1332397	4267
	Totales	36223947	17667874	18556073	275418	698722	10106300	24603	35898646	325301

Tabla 7: Matriz de Datos (cont.)

	División Política	Pob.Agr. 1991	Pob.Agr. 2001	P.Agr.V. 2001	P.Agr.M. 2001	Pob.Disp 1991	Pob.Disp. 2001	P.Disp.V. 2001	P.Disp.M. 2001
1	Capital Federal	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Buenos Aires (GBA)	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Buenos Aires (resto)	181185	205002	104642	100360	427080	316146	173588	142558
4	Catamarca	52621	58783	30231	28552	27130	27877	15450	12427
5	Córdoba	147550	158073	79423	78650	239109	185169	100899	84270
6	Corrientes	31441	31188	15686	15502	174300	160143	85522	74621
7	Chaco	31493	39055	19905	19150	232271	163592	89939	73653
8	Chubut	21205	23710	12070	11640	22292	19519	12192	7327
9	Entre Ríos	49531	57558	29305	28253	179041	147445	79098	68347
10	Formosa	18514	18320	9427	8893	109838	92227	50954	41273
11	Jujuy	30794	34872	17546	17326	63382	55051	28978	26073
12	La Pampa	37143	34588	17535	17053	29982	21389	12693	8696
13	La Rioja	34247	30382	15624	14758	19340	18149	10052	8097
14	Mendoza	41053	56363	28234	28129	271902	276359	143939	132420
15	Misiones	44369	42603	21777	20826	251129	248315	132329	115986
16	Neuquén	15985	18220	9302	8918	37295	35745	20638	15107
17	Río Negro	36043	36664	18794	17870	65719	49760	28030	21730
18	Salta	46551	60390	31034	29356	135501	120630	65086	55544
19	San Juan	44663	37212	19000	18212	59636	56615	29613	27002
20	San Luis	22880	24472	12865	11607	31178	22422	13007	9415
21	Santa Cruz	6866	2945	1694	1251	6897	4669	3658	1011
22	Santa Fe	150302	151314	75378	75936	218829	173154	93137	80017
23	Santiago del Estero	59953	65514	33873	31641	204215	210225	113194	97031
24	Tierra del Fuego	491	1264	690	574	1575	1705	1348	357
25	Tucumán	37173	43734	22043	21691	229724	232506	122173	110333
	Totales	1142053	1232226	626078	606148	3037365	2638812	1425517	1213295

Tabla 7: Matriz de Datos (cont.)

	División Política	Pob.Rural 1991	Pob.Rural 2001	P.Rural V. 2001	P.Rural M. 2001	Pob.Urb. 1991	Pob.Urb. 2001	P.Urb.V. 2001	P.Urb.M. 2001
1	Capital Federal	0	0	0	0	2965403	2768772	1257286	1511486
2	Buenos Aires (GBA)	0	0	0	0	7969324	9277149	4510376	4766773
3	Buenos Aires (resto)	608265	521148	278230	242918	4017385	4020380	1942517	2077863
4	Catamarca	79751	86660	45681	40979	184483	247001	120593	126408
5	Córdoba	386659	343242	180322	162920	2380024	2718369	1307736	1410633
6	Corrientes	205741	191331	101208	90123	589853	737905	357915	379990
7	Chaco	263764	202647	109844	92803	575913	780440	381307	399133
8	Chubut	43497	43229	24262	18967	313692	370011	183146	186865
9	Entre Ríos	228572	205003	108403	96600	791685	951796	460262	491534
10	Formosa	128352	110547	60381	50166	270061	375153	183548	191605
11	Jujuy	94176	89923	46524	43399	418153	521561	255238	266323
12	La Pampa	67125	55977	30228	25749	192871	242483	118717	123766
13	La Rioja	53587	48531	25676	22855	167142	241289	119227	122062
14	Mendoza	312955	332722	172173	160549	1099526	1243863	597167	646696
15	Misiones	295498	290918	154106	136812	493417	672951	330100	342851
16	Neuquén	53280	53965	29940	24025	335553	419350	206383	212967
17	Río Negro	101762	86424	46824	39600	405010	466253	227967	238286
18	Salta	182052	181020	96120	84900	684101	898402	439178	459224
19	San Juan	104299	93827	48613	45214	424416	528267	257416	270851
20	San Luis	54058	46894	25872	21022	232400	320006	157118	162888
21	Santa Cruz	13763	7614	5352	2262	146076	189577	95490	94087
22	Santa Fe	369131	324468	168515	155953	2429291	2672908	1287539	1385369
23	Santiago del Estero	264168	275739	147067	128672	407820	530608	257181	273427
24	Tierra del Fuego	2066	2969	2038	931	67303	97991	49599	48392
25	Tucumán	266897	276240	144216	132024	875208	1060424	513273	547151
	Totales	4179418	3871038	2051595	1819443	28436110	32352909	15616279	16736630

Tabla 8: Matriz de Variables

	División Política	TCMA 47-60	TCMA 60-70	TCMA 70-80	TCMA 80-91	TCMA 91-01	TCMA 47-70	TCMA 70-01	TCMA 47-01	Var. % 91'01	I.M. 1991	I.M. 2001
1	Capital Federal	-0,036	0,020	-0,167	0,137	-0,651	-0,012	-0,228	-0,136	-6,631	82,896	83,182
2	Buenos Aires (GBA)	5,968	3,614	2,419	1,453	1,457	4,953	1,765	3,119	16,411	95,279	94,621
3	Buenos Aires (resto)	1,262	1,263	1,702	1,332	-0,175	1,263	0,940	1,078	-1,819	97,180	95,690
4	Catamarca	1,006	0,241	1,874	2,305	2,245	0,677	2,145	1,514	26,275	98,917	99,335
5	Córdoba	1,189	1,622	1,562	1,324	0,969	1,375	1,281	1,321	10,660	95,220	94,567
6	Corrientes	0,110	0,566	1,594	1,764	1,489	0,305	1,616	1,052	16,798	97,741	97,662
7	Chaco	1,760	0,420	2,144	1,718	1,512	1,184	1,786	1,527	17,079	101,749	99,840
8	Chubut	3,292	2,921	3,293	2,936	1,397	3,133	2,529	2,787	15,692	102,978	100,766
9	Entre Ríos	0,170	0,078	1,124	1,106	1,203	0,130	1,145	0,709	13,383	96,282	96,690
10	Formosa	3,435	2,746	2,357	2,857	1,903	3,139	2,373	2,700	21,909	102,277	100,893
11	Jujuy	2,817	2,277	3,071	2,132	1,698	2,585	2,287	2,415	19,354	97,248	97,430
12	La Pampa	-0,489	0,807	1,918	2,123	1,322	0,064	1,786	1,044	14,794	101,447	99,619
13	La Rioja	1,105	0,608	1,874	2,840	2,626	0,892	2,455	1,782	31,301	100,190	99,990
14	Mendoza	2,560	1,676	2,074	1,586	1,052	2,180	1,562	1,827	11,618	95,740	95,304
15	Misiones	2,915	2,056	2,871	2,806	1,925	2,546	2,529	2,536	22,177	101,788	100,947
16	Neuquén	1,781	3,471	4,636	4,517	1,889	2,502	3,661	3,162	21,727	102,301	99,718
17	Río Negro	2,765	3,113	3,831	2,678	0,829	2,914	2,419	2,631	9,058	100,607	98,886
18	Salta	2,662	2,132	2,644	2,565	2,117	2,434	2,439	2,437	24,623	98,372	98,378
19	San Juan	2,270	0,870	1,934	1,203	1,560	1,668	1,560	1,606	17,662	94,323	96,825
20	San Luis	0,388	0,513	1,562	2,781	2,384	0,441	2,252	1,472	28,082	100,770	99,500
21	Santa Cruz	1,588	4,788	3,111	3,171	2,019	2,947	2,761	2,841	23,369	110,091	104,663
22	Santa Fe	0,764	1,256	1,438	1,206	0,656	0,975	1,095	1,043	7,110	95,071	94,468
23	Santiago del Estero	-0,047	0,390	1,836	1,160	1,750	0,140	1,577	0,959	19,994	100,096	100,534
24	Tierra del Fuego	6,169	3,399	6,460	8,470	3,636	4,973	6,170	5,655	45,541	112,554	104,692
25	Tucumán	2,012	-0,104	2,403	1,532	1,508	1,100	1,805	1,502	17,035	96,574	96,807
	Media Ponderada	1,743	1,560	1,797	1,473	1,004	1,665	1,419	1,524	11,064	95,565	95,213
	Media Aritmética	1,897	1,630	2,383	2,308	1,533	1,780	2,068	1,943	17,728	99,108	98,040
	Desv. Standard Pob.	1,653	1,331	1,245	1,545	0,839	1,391	1,115	1,119	10,128	5,406	4,054
	Coef. Variabilidad	87,181	81,665	52,242	66,919	54,741	78,143	53,925	57,594	57,127	5,455	4,135
	Maximo	6,169	4,788	6,460	8,470	3,636	4,973	6,170	5,655	45,541	112,554	104,692
	Minimo	-0,489	-0,104	-0,167	0,137	-0,651	-0,012	-0,228	-0,136	-6,631	82,896	83,182

Tabla 8: Matriz de Variables (cont.)

	División Política	Var.I.M 91-01	TMort 2000	TNat 2000	TCVeg 2000	S.M.A.E. 2000	T.M.H. 2001	T.M.I.C. 2001	PIC/PT 2001	% P.A. 2001	TCMAPA 91-01
1	Capital Federal	0,345	12,022	15,543	3,522	-10,030	2,650	15,587	1,789	0,000	0,000
2	Buenos Aires (GBA)	-0,690	7,731	18,721	10,990	3,577	3,612	21,027	0,469	0,000	0,000
3	Buenos Aires (resto)	-1,534	9,149	17,264	8,115	-9,860	3,286	14,598	1,576	4,514	1,182
4	Catamarca	0,422	5,689	25,322	19,633	2,819	4,222	12,111	0,849	17,618	1,059
5	Córdoba	-0,686	7,604	17,606	10,002	-0,315	3,437	10,618	1,194	5,163	0,658
6	Corrientes	-0,080	6,694	22,975	16,281	-1,393	4,074	10,347	0,523	3,356	-0,077
7	Chaco	-1,876	6,152	25,485	19,333	-4,212	4,091	13,385	0,549	3,973	2,069
8	Chubut	-2,149	5,728	21,411	15,683	-1,713	3,526	12,667	1,848	5,738	1,068
9	Entre Ríos	0,423	7,757	20,794	13,038	-1,012	3,614	16,075	0,777	4,976	1,439
10	Formosa	-1,354	5,615	27,421	21,806	-2,773	4,194	8,368	0,463	3,772	-0,100
11	Jujuy	0,187	5,401	22,850	17,448	-0,467	4,282	8,405	0,573	5,703	1,190
12	La Pampa	-1,802	7,414	18,915	11,501	1,717	3,215	11,867	1,050	11,589	-0,676
13	La Rioja	-0,199	5,475	22,605	17,130	9,128	4,204	7,265	0,539	10,483	-1,133
14	Mendoza	-0,455	7,046	19,904	12,858	-2,342	3,798	13,418	0,803	3,575	3,062
15	Misiones	-0,826	5,437	27,305	21,869	-2,622	4,062	11,647	0,520	4,420	-0,386
16	Neuquén	-2,525	4,243	21,804	17,561	1,328	3,626	8,496	1,328	3,849	1,253
17	Río Negro	-1,711	5,459	21,348	15,889	-7,602	3,523	10,907	1,257	6,634	0,163
18	Salta	0,006	5,313	24,411	19,098	2,073	4,432	11,423	0,775	5,595	2,507
19	San Juan	2,653	6,543	21,544	15,002	0,598	4,145	12,883	0,565	5,982	-1,722
20	San Luis	-1,260	6,403	22,804	16,401	7,434	3,565	11,209	0,715	6,670	0,642
21	Santa Cruz	-4,930	4,921	21,176	16,255	3,934	3,581	10,596	2,074	1,493	-7,738
22	Santa Fe	-0,635	8,609	17,629	9,020	-2,462	3,399	10,440	0,837	5,048	0,064
23	Santiago del Estero	0,438	5,574	19,944	14,370	3,129	4,481	9,050	0,446	8,125	0,848
24	Tierra del Fuego	-6,985	3,163	23,881	20,718	15,646	3,559	12,855	1,490	1,252	9,415
25	Tucumán	0,241	6,323	22,343	16,020	-0,936	4,268	15,078	0,319	3,272	1,559
	Media Ponderada	-0,368	7,712	19,565	11,853	-1,816	3,552	13,222	0,898	3,402	0,726
	Media Aritmética	-0,999	6,459	21,640	15,182	0,146	3,794	12,013	0,933	5,312	0,654
	Desv. Standard Pob.	1,840	1,733	2,995	4,400	5,458	0,438	2,925	0,491	3,668	2,649
	Coef. Variabilidad	-184,183	26,828	13,838	28,983	3743,679	11,542	24,350	52,605	69,054	405,100
	Maximo	2,653	12,022	27,421	21,869	15,646	4,481	21,027	2,074	17,618	9,415
	Minimo	-6,985	3,163	15,543	3,522	-10,030	2,650	7,265	0,319	0,000	-7,738

Tabla 8: Matriz de Variables (cont.)

	División Política	I.M. P.A. 2001	% P.D. 2001	TCMAPD 91-01	I.M. P.D. 2001	% P.R. 2001	TCMAPR 91-01	I.M.P.R. 2001	% P.U 2001	TCMAPU 91'01	I.M. P.U. 2001
1	Capital Federal	100,000	0,000	0,000	100,000	0,000	0,000	100,000	100,000	-0,651	83,182
2	Buenos Aires (GBA)	100,000	0,000	0,000	100,000	0,000	0,000	100,000	100,000	1,456	94,621
3	Buenos Aires (resto)	104,267	6,961	-2,821	121,767	11,475	-1,460	114,537	88,525	0,007	93,486
4	Catamarca	105,880	8,355	0,259	124,326	25,972	0,794	111,474	74,028	2,816	95,400
5	Córdoba	100,983	6,048	-2,403	119,733	11,211	-1,127	110,681	88,789	1,273	92,706
6	Corrientes	101,187	17,234	-0,803	114,608	20,590	-0,689	112,300	79,410	2,154	94,191
7	Chaco	103,943	16,641	-3,280	122,112	20,613	-2,477	118,363	79,387	2,934	95,534
8	Chubut	103,694	4,723	-1,256	166,398	10,461	-0,059	127,917	89,539	1,584	98,010
9	Entre Ríos	103,723	12,746	-1,830	115,730	17,722	-1,030	112,218	82,278	1,768	93,638
10	Formosa	106,005	18,988	-1,649	123,456	22,760	-1,411	120,362	77,240	3,177	95,795
11	Jujuy	101,270	9,003	-1,332	111,142	14,706	-0,439	107,201	85,294	2,125	95,838
12	La Pampa	102,826	7,166	-3,162	145,964	18,755	-1,713	117,395	81,245	2,202	95,921
13	La Rioja	105,868	6,262	-0,603	124,145	16,745	-0,939	112,343	83,255	3,555	97,677
14	Mendoza	100,373	17,529	0,155	108,699	21,104	0,584	107,240	78,896	1,181	92,341
15	Misiones	104,566	25,762	-0,107	114,090	30,182	-0,149	112,641	69,818	2,997	96,281
16	Neuquén	104,306	7,552	-0,403	136,612	11,401	0,122	124,620	88,599	2,144	96,908
17	Río Negro	105,171	9,003	-2,612	128,992	15,637	-1,542	118,242	84,363	1,349	95,669
18	Salta	105,716	11,175	-1,100	117,179	16,770	-0,054	113,216	83,230	2,627	95,635
19	San Juan	104,327	9,101	-0,493	109,670	15,082	-1,002	107,518	84,918	2,105	95,040
20	San Luis	110,838	6,111	-3,088	138,152	12,781	-1,344	123,071	87,219	3,090	96,458
21	Santa Cruz	135,412	2,368	-3,644	361,820	3,861	-5,477	236,605	96,139	2,511	101,491
22	Santa Fe	99,265	5,777	-2,203	116,397	10,825	-1,220	108,055	89,175	0,913	92,938
23	Santiago del Estero	107,054	26,071	0,276	116,658	34,196	0,409	114,296	65,804	2,536	94,058
24	Tierra del Fuego	120,209	1,689	0,757	377,591	2,941	3,510	218,904	97,059	3,639	102,494
25	Tucumán	101,623	17,394	0,115	110,731	20,666	0,328	109,235	79,334	1,843	93,808
	Media Ponderada	103,288	7,285	-1,329	117,491	10,686	-0,727	112,760	89,314	1,235	93,306
	Media Aritmética	105,540	10,146	-1,249	141,039	15,458	-0,655	122,337	84,542	2,053	95,165
	Desv. Standard Pob.	7,379	7,072	1,308	68,890	8,335	1,505	31,868	8,335	1,011	3,395
	Coef. Variabilidad	6,992	69,695	-104,730	48,845	53,920	-229,652	26,050	9,859	49,226	3,568
	Maximo	135,412	26,071	0,757	377,591	34,196	3,510	236,605	100,000	3,639	102,494
	Minimo	99,265	0,000	-3,644	100,000	0,000	-5,477	100,000	65,804	-0,651	83,182

Tabla 9: Matriz de Correlaciones Lineales Bivariadas

	División Política		TCMA 47-60	TCMA 60-70	TCMA 70-80	TCMA 80-91	TCMA 91-01	TCMA 47-70	TCMA 70-01	TCMA 47-01	Var. % 91'01	I.M. 1991	I.M. 2001
1	TCMA	47-60	1	0,670	0,688	0,554	0,392	0,953	0,606	0,852	0,403	0,367	0,283
2	TCMA	60-70	0,670	1	0,703	0,550	0,266	0,864	0,578	0,789	0,266	0,556	0,427
3	TCMA	70-80	0,688	0,703	1	0,892	0,613	0,754	0,932	0,933	0,625	0,765	0,666
4	TCMA	80-91	0,554	0,550	0,892	1	0,737	0,601	0,976	0,875	0,766	0,797	0,665
5	TCMA	91-01	0,392	0,266	0,613	0,737	1	0,374	0,820	0,666	0,997	0,741	0,790
6	TCMA	47-70	0,953	0,864	0,754	0,601	0,374	1	0,647	0,901	0,382	0,476	0,366
7	TCMA	70-01	0,606	0,578	0,932	0,976	0,820	0,647	1	0,914	0,837	0,836	0,752
8	TCMA	47-01	0,852	0,789	0,933	0,875	0,666	0,901	0,914	1	0,680	0,730	0,623
9	Var. %	91-01	0,403	0,266	0,625	0,766	0,997	0,382	0,837	0,680	1	0,740	0,773
10	I.M.	1991	0,367	0,556	0,765	0,797	0,741	0,476	0,836	0,730	0,740	1	0,951
11	I.M.	2001	0,283	0,427	0,666	0,665	0,790	0,366	0,752	0,623	0,773	0,951	1
12	Var IM	91-01	-0,408	-0,646	-0,710	-0,793	-0,382	-0,540	-0,723	-0,700	-0,412	-0,774	-0,542
13	TMort	2000	-0,435	-0,474	-0,799	-0,738	-0,863	-0,489	-0,852	-0,746	-0,848	-0,833	-0,891
14	TNat	2000	0,311	0,113	0,395	0,439	0,694	0,258	0,524	0,436	0,677	0,527	0,642
15	CVeg	2000	0,383	0,263	0,583	0,589	0,812	0,368	0,693	0,591	0,795	0,687	0,788
16	S.M.A.E.	2000	0,293	0,197	0,472	0,658	0,883	0,279	0,702	0,548	0,893	0,586	0,579
17	TMH	2001	0,135	-0,119	0,136	0,038	0,552	0,043	0,208	0,141	0,517	0,231	0,463
18	TMIC	2001	0,281	-0,082	-0,191	-0,257	-0,344	0,156	-0,276	-0,075	-0,332	-0,348	-0,428
19	PIC/PT	2001	0,003	0,442	0,229	0,271	-0,255	0,183	0,144	0,180	-0,221	0,185	-0,038
20	%PA	2001	-0,408	-0,394	-0,158	-0,081	0,222	-0,438	-0,038	-0,255	0,203	0,070	0,245
21	TCMAPA	91-01	0,394	-0,113	0,408	0,465	0,244	0,222	0,426	0,360	0,276	0,095	0,017
22	IMPA	2001	0,156	0,504	0,442	0,552	0,496	0,311	0,543	0,475	0,512	0,723	0,617
23	%PD	2001	-0,172	-0,318	-0,108	-0,201	0,091	-0,247	-0,109	-0,193	0,058	0,046	0,228
24	TCMAPD	91-01	0,343	-0,092	0,179	0,175	0,237	0,195	0,206	0,221	0,255	-0,182	-0,150
25	IMPD	2001	0,337	0,565	0,629	0,741	0,497	0,459	0,699	0,643	0,527	0,754	0,571
26	%PR	2001	-0,326	-0,443	-0,161	-0,206	0,174	-0,402	-0,110	-0,276	0,139	0,070	0,301
27	TCMAPR	91-01	0,391	-0,127	0,331	0,376	0,264	0,214	0,361	0,319	0,293	-0,072	-0,097
28	IMPR	2001	0,297	0,584	0,603	0,699	0,485	0,440	0,667	0,614	0,510	0,767	0,598
29	%PU	2001	0,326	0,443	0,161	0,206	-0,174	0,402	0,110	0,276	-0,139	-0,070	-0,301
30	TCMAPU	91-01	0,224	0,125	0,450	0,580	0,934	0,203	0,671	0,490	0,921	0,712	0,812
31	IMPU	2001	0,437	0,565	0,757	0,754	0,806	0,527	0,830	0,753	0,797	0,943	0,944
	Media Aritmética		0,301	0,247	0,394	0,409	0,412	0,305	0,438	0,412	0,416	0,389	0,376
	Desv. Standard Po		0,361	0,425	0,445	0,460	0,446	0,400	0,471	0,458	0,443	0,480	0,467
	Máximo		1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
	Mínimo		-0,435	-0,646	-0,799	-0,793	-0,863	-0,540	-0,852	-0,746	-0,848	-0,833	-0,891

Tabla 9: Matriz de Correlaciones Lineales Bivariadas (cont.)

	División Política		Var IM 91-01	TMort 2000	TNat 2000	TCVeg 2000	S.M.A.E 2000	TMH 2001	TMIC 2001	PIC/PT 2001	%PA 2001	TCMAPA 91-01
1	TCMA	47-60	-0,408	-0,435	0,311	0,383	0,293	0,135	0,281	0,003	-0,408	0,394
2	TCMA	60-70	-0,646	-0,474	0,113	0,263	0,197	-0,119	-0,082	0,442	-0,394	-0,113
3	TCMA	70-80	-0,710	-0,799	0,395	0,583	0,472	0,136	-0,191	0,229	-0,158	0,408
4	TCMA	80-91	-0,793	-0,738	0,439	0,589	0,658	0,038	-0,257	0,271	-0,081	0,465
5	TCMA	91-01	-0,382	-0,863	0,694	0,812	0,883	0,552	-0,344	-0,255	0,222	0,244
6	TCMA	47-70	-0,540	-0,489	0,258	0,368	0,279	0,043	0,156	0,183	-0,438	0,222
7	TCMA	70-01	-0,723	-0,852	0,524	0,693	0,702	0,208	-0,276	0,144	-0,038	0,426
8	TCMA	47-01	-0,700	-0,746	0,436	0,591	0,548	0,141	-0,075	0,180	-0,255	0,360
9	Var. %	91-01	-0,412	-0,848	0,677	0,795	0,893	0,517	-0,332	-0,221	0,203	0,276
10	I.M.	1991	-0,774	-0,833	0,527	0,687	0,586	0,231	-0,348	0,185	0,070	0,095
11	I.M.	2001	-0,542	-0,891	0,642	0,788	0,579	0,463	-0,428	-0,038	0,245	0,017
12	Var IM	91-01	1	0,438	-0,116	-0,251	-0,385	0,328	0,079	-0,580	0,302	-0,214
13	TMort	2000	0,438	1	-0,712	-0,878	-0,618	-0,596	0,483	0,128	-0,183	-0,182
14	TNat	2000	-0,116	-0,712	1	0,961	0,292	0,693	-0,342	-0,416	0,205	0,145
15	CVeg	2000	-0,251	-0,878	0,961	1	0,442	0,706	-0,423	-0,333	0,212	0,170
16	S.M.A.E.	2000	-0,385	-0,618	0,292	0,442	1	0,279	-0,187	-0,124	0,170	0,238
17	TMH	2001	0,328	-0,596	0,693	0,706	0,279	1	-0,359	-0,707	0,309	0,047
18	TMIC	2001	0,079	0,483	-0,342	-0,423	-0,187	-0,359	1	0,053	-0,372	0,159
19	PIC/PT	2001	-0,580	0,128	-0,416	-0,333	-0,124	-0,707	0,053	1	-0,211	-0,115
20	%PA	2001	0,302	-0,183	0,205	0,212	0,170	0,309	-0,372	-0,211	1	-0,065
21	TCMAPA	91-01	-0,214	-0,182	0,145	0,170	0,238	0,047	0,159	-0,115	-0,065	1
22	IMPA	2001	-0,683	-0,486	0,216	0,338	0,490	-0,012	-0,189	0,463	-0,125	-0,255
23	%PD	2001	0,332	-0,228	0,485	0,420	-0,200	0,642	-0,257	-0,615	0,116	0,057
24	TCMAPD	91-01	0,218	-0,134	0,134	0,144	0,249	0,309	0,155	-0,267	-0,042	0,436
25	IMPD	2001	-0,857	-0,475	0,117	0,267	0,548	-0,179	-0,093	0,569	-0,231	0,050
26	%PR	2001	0,414	-0,274	0,502	0,450	-0,094	0,681	-0,382	-0,614	0,538	0,020
27	TCMAPR	91-01	0,017	-0,153	0,100	0,128	0,302	0,129	0,160	-0,181	0,031	0,833
28	IMPR	2001	-0,841	-0,493	0,155	0,300	0,504	-0,133	-0,131	0,552	-0,256	-0,042
29	%PU	2001	-0,414	0,274	-0,502	-0,450	0,094	-0,681	0,382	0,614	-0,538	-0,020
30	TCMAPU	91-01	-0,267	-0,820	0,812	0,875	0,730	0,643	-0,446	-0,396	0,316	0,109
31	IMPU	2001	-0,627	-0,867	0,535	0,705	0,670	0,333	-0,323	0,078	0,133	0,035

Media Aritmética	-0,282	-0,411	0,299	0,366	0,338	0,186	-0,095	0,001	0,009	0,168
Desv. Standard Po	0,463	0,466	0,402	0,443	0,375	0,408	0,321	0,402	0,318	0,277
Máximo	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Mínimo	-0,857	-0,891	-0,712	-0,878	-0,618	-0,707	-0,446	-0,707	-0,538	-0,255

Tabla 9: Matriz de Correlaciones Lineales Bivariadas (cont.)

	División Política		IMPA 2001	%PD 2001	TCMAPD 91-01	IMPD 2001	%PR 2001	TCMAPR 91-01	IMPR 2001	%PU 2001	TCMAPU 91-01	IMPU 2001
1	TCMA	47-60	0,156	-0,172	0,343	0,337	-0,326	0,391	0,297	0,326	0,224	0,437
2	TCMA	60-70	0,504	-0,318	-0,092	0,565	-0,443	-0,127	0,584	0,443	0,125	0,565
3	TCMA	70-80	0,442	-0,108	0,179	0,629	-0,161	0,331	0,603	0,161	0,450	0,757
4	TCMA	80-91	0,552	-0,201	0,175	0,741	-0,206	0,376	0,699	0,206	0,580	0,754
5	TCMA	91-01	0,496	0,091	0,237	0,497	0,174	0,264	0,485	-0,174	0,934	0,806
6	TCMA	47-70	0,311	-0,247	0,195	0,459	-0,402	0,214	0,440	0,402	0,203	0,527
7	TCMA	70-01	0,543	-0,109	0,206	0,699	-0,110	0,361	0,667	0,110	0,671	0,830
8	TCMA	47-01	0,475	-0,193	0,221	0,643	-0,276	0,319	0,614	0,276	0,490	0,753
9	Var. %	91-01	0,512	0,058	0,255	0,527	0,139	0,293	0,510	-0,139	0,921	0,797
10	I.M.	1991	0,723	0,046	-0,182	0,754	0,070	-0,072	0,767	-0,070	0,712	0,943
11	I.M.	2001	0,617	0,228	-0,150	0,571	0,301	-0,097	0,598	-0,301	0,812	0,944
12	Var IM	91-01	-0,683	0,332	0,218	-0,857	0,414	0,017	-0,841	-0,414	-0,267	-0,627
13	TMort	2000	-0,486	-0,228	-0,134	-0,475	-0,274	-0,153	-0,493	0,274	-0,820	-0,867
14	TNat	2000	0,216	0,485	0,134	0,117	0,502	0,100	0,155	-0,502	0,812	0,535
15	CVeg	2000	0,338	0,420	0,144	0,267	0,450	0,128	0,300	-0,450	0,875	0,705
16	S.M.A.E.	2000	0,490	-0,200	0,249	0,548	-0,094	0,302	0,504	0,094	0,730	0,670
17	TMH	2001	-0,012	0,642	0,309	-0,179	0,681	0,129	-0,133	-0,681	0,643	0,333
18	TMIC	2001	-0,189	-0,257	0,155	-0,093	-0,382	0,160	-0,131	0,382	-0,446	-0,323
19	PIC/PT	2001	0,463	-0,615	-0,267	0,569	-0,614	-0,181	0,552	0,614	-0,396	0,078
20	%PA	2001	-0,125	0,116	-0,042	-0,231	0,538	0,031	-0,256	-0,538	0,316	0,133
21	TCMAPA	91-01	-0,255	0,057	0,436	0,050	0,020	0,833	-0,042	-0,020	0,109	0,035
22	IMPA	2001	1	-0,221	-0,235	0,892	-0,243	-0,330	0,936	0,243	0,426	0,659
23	%PD	2001	-0,221	1	0,191	-0,362	0,899	0,069	-0,299	-0,899	0,297	-0,052
24	TCMAPD	91-01	-0,235	0,191	1	-0,105	0,144	0,820	-0,160	-0,144	0,076	-0,148
25	IMPD	2001	0,892	-0,362	-0,105	1	-0,409	-0,060	0,989	0,409	0,345	0,675
26	%PR	2001	-0,243	0,899	0,144	-0,409	1	0,072	-0,366	-1,000	0,391	0,015
27	TCMAPR	91-01	-0,330	0,069	0,820	-0,060	0,072	1	-0,161	-0,072	0,074	-0,073
28	IMPR	2001	0,936	-0,299	-0,160	0,989	-0,366	-0,161	1	0,366	0,360	0,680
29	%PU	2001	0,243	-0,899	-0,144	0,409	-1,000	-0,072	0,366	1	-0,391	-0,015
30	TCMAPU	91-01	0,426	0,297	0,076	0,345	0,391	0,074	0,360	-0,391	1	0,745
31	IMPU	2001	0,659	-0,052	-0,148	0,675	0,015	-0,073	0,680	-0,015	0,745	1

	IMPA 2001	%PD 2001	TCMAPD 91-01	IMPD 2001	%PR 2001	TCMAPR 91-01	IMPR 2001	%PU 2001	TCMAPU 91-01	IMPU 2001
Media Aritmética	0,265	0,015	0,130	0,307	0,016	0,160	0,298	-0,016	0,355	0,396
Desv. Standard Po	0,428	0,396	0,278	0,461	0,443	0,302	0,461	0,443	0,450	0,473
Máximo	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Mínimo	-0,683	-0,899	-0,267	-0,857	-1,000	-0,330	-0,841	-1,000	-0,820	-0,867

CRECIMIENTO TURÍSTICO EN ARGENTINA: UN ANÁLISIS PRELIMINAR A LA LUZ DE LA INFORMACIÓN CENSAL DE 2010

SÁNCHEZ Darío C. – JIMENEZ Laura R. – DE OTO Lucas H.

Resumen

En la última década el crecimiento demográfico de la Argentina mantuvo, en general, las tendencias de crecimiento de las tres décadas anteriores. Las provincias con mayores ritmos de crecimiento volvieron a ser las patagónicas, aunque luego de cinco períodos intercensales en que prevaleció Tierra del Fuego, el mayor protagonismo correspondió a Santa Cruz. No se hallan disponibles aún los datos del Censo Nacional de 2010 por localidades, pero al considerar la información por departamentos y partidos se puede comprobar que la mayoría da las áreas con fuerte crecimiento demográfico se corresponden, o bien con destinos turísticos en franco crecimiento o bien con áreas en las que se expanden nuevas urbanizaciones, próximas a grandes centros urbanos. El análisis de correlación con otro indicador clave disponible para 2010, como es la relación personas por vivienda, contribuye a establecer algunas conclusiones preliminares.

Palabras claves: crecimiento turístico, crecimiento demográfico, indicadores, personas por vivienda, Argentina.

TOURISM GROWTH IN ARGENTINA: A PRELIMINARY ANALYSIS IN THE LIGHT OF THE CENSUS 2010 INFORMATION

Abstract

In the last decade, the demographic growth of Argentina continued, in general, the trends of growth of the three previous decades. The provinces with major growth returned to be the patagonian ones, but after five intercensus periods in which Tierra del Fuego prevailed, the major protagonism corresponded to Santa Cruz. There is not available still the information of the National Census of 2010 for localities, but considering the information for departments and parties it is possible to verify that the majority of the areas with high demographic growth correspond with tourist destinations in strong growth or with areas in those new urbanizations appear, near big urban centers. The analysis of correlation with another available key indicator for 2010, such it is the case of the relation population / housing, it helps to establish

some preliminary conclusions.

Key words: tourist growth, demographic growth, indicators, population / housing, Argentina.

Introducción

Los primeros resultados definitivos del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda realizado en la Argentina el 27 de octubre de 2010, permiten establecer algunas conclusiones preliminares en relación con las pautas territoriales del crecimiento demográfico de la última década. Intentaremos aquí poner de manifiesto la estrecha vinculación existente entre los principales flujos migratorios y la vocación turística de las áreas receptoras, fuertes demandantes de mano de obra en sectores de la economía como la construcción y los servicios.

Un primer análisis de la Tasa de Crecimiento Demográfico 2001-2010

En la primera década del nuevo milenio el crecimiento demográfico de la República Argentina mantuvo, en general, las tendencias de las tres décadas anteriores (Astinza y Sánchez 2004; Sánchez, 1993; 1995; 1996; Sánchez y Astinza, 2002). En la Tabla 1 se presenta, a modo de síntesis, la población censada en 1970, en 2001 y en 2010, así como las correspondientes tasas de crecimiento demográfico medio anual para los períodos 1970-2001 y 2001-2010.

Tabla 1: Población 1970, 2001 y 2010 y Tasas de Crecimiento Medio Anual (‰)
(por provincias)

PROVINCIA	Pob. 1970	Pob. 2001	Pob. 2010	TC 70-01	TC 01-10
SANTA CRUZ	84.457	196.958	273.964	27,69	37,60
TIERRA DEL FUEGO	15.658	100.916	126.998	61,95	26,05
CHUBUT	189.920	413.237	509.108	25,40	23,61
SAN LUIS	183.460	367.933	432.310	22,70	18,20
NEUQUEN	154.570	474.155	551.266	36,82	17,00
RIO NEGRO	262.622	552.822	638.645	24,30	16,27
LA RIOJA	136.237	289.983	333.642	24,67	15,81
MISIONES	443.020	965.522	1.101.593	25,45	14,86
BUENOS AIRES	8.774.529	13.827.203	15.625.084	14,78	13,77
SALTA	509.803	1.079.051	1.214.441	24,48	13,31

Tabla 1: Población 1970, 2001 y 2010 y Tasas de Crecimiento Medio Anual (‰) (por provincias) (cont.)

PROVINCIA	Pob. 1970	Pob. 2001	Pob. 2010	TC 70-01	TC 01-10
MENDOZA	973.075	1.579.651	1.738.929	15,75	10,80
JUJUY	302.436	611.888	673.307	22,99	10,76
CATAMARCA	172.323	334.568	367.828	21,63	10,66
SAN JUAN	384.284	620.023	681.055	15,55	10,56
FORMOSA	234.075	486.559	530.162	23,88	9,65
SANT. DEL ESTERO	495.419	804.457	874.006	15,76	9,32
TUCUMAN	765.962	1.338.523	1.448.188	18,17	8,85
CORDOBA	2.060.065	3.066.801	3.308.876	12,92	8,53
CHACO	566.613	984.446	1.055.259	17,98	7,80
ENTRE RIOS	811.691	1.158.147	1.235.994	11,53	7,30
CORRIENTES	564.147	930.991	992.595	16,29	7,19
LA PAMPA	172.029	299.294	318.951	18,02	7,14
SANTA FE	2.135.583	3.000.701	3.194.537	11,03	7,03
CABA	2.972.453	2.776.138	2.890.151	-2,20	4,51
TOTALES	**23.364.431**	**36.259.967**	**40.116.889**	**14,28**	**11,37**

Fuente: Elaboración de los autores a partir de información censal.

Figura 1: Correlación entre las TCMA 1970-2001 y 2001-2010

Diagrama de Dispersión (r = .66)

TCMA 2001 - 2010

40
35
30
25
20
15
10
5
0

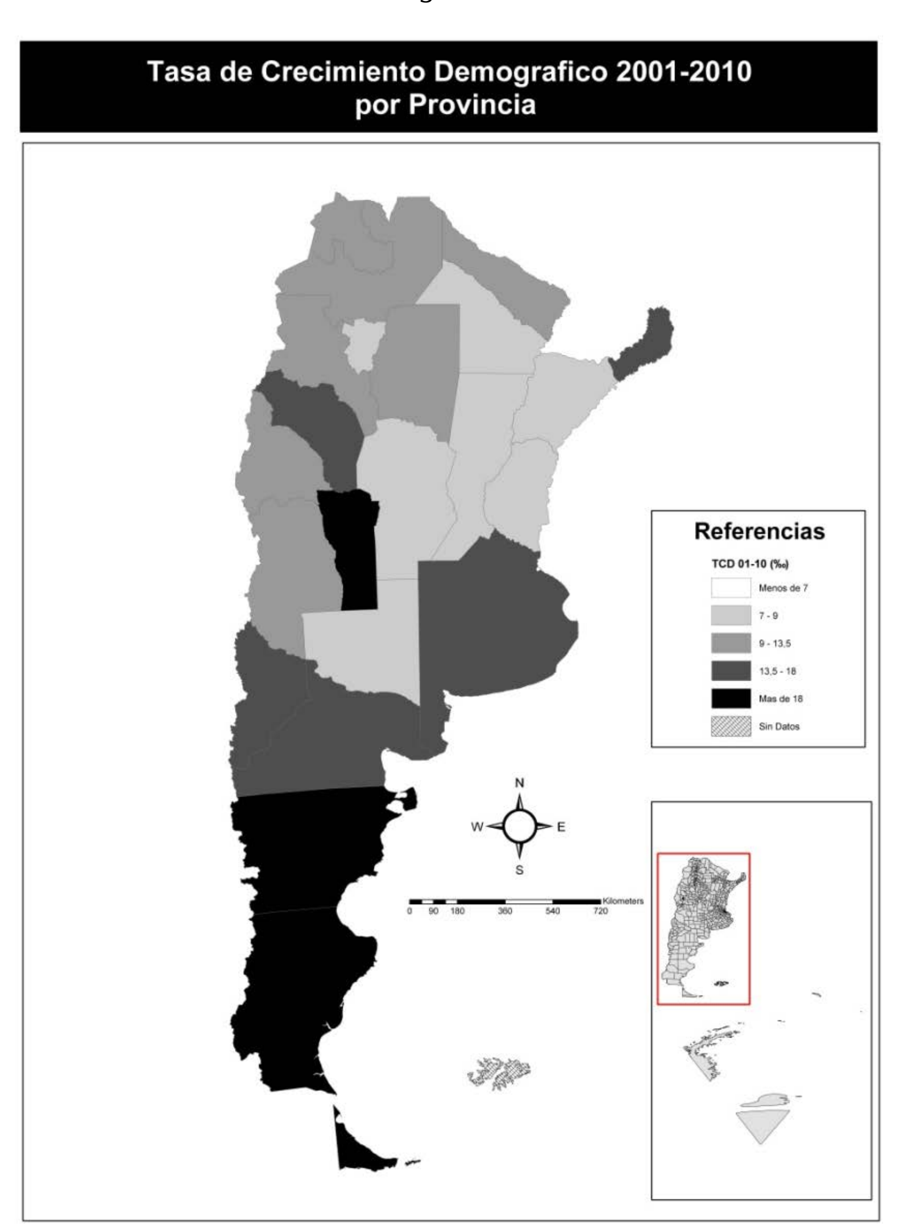
-5 0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65

TCMA 1970 - 2001

La simple inspección visual de las tasas de crecimiento de la Tabla 1 permite comprobar lo afirmado, pero para una confirmación más rigurosa se presenta la Figura 1, que muestra el diagrama de dispersión de la correlación entre las tasas de ambos períodos.

Se observa la fuerte correlación, avalada por un coeficiente de Pearson de 0,66, significativo para el test t de Student con un nivel de confianza del 99,9%. Merece destacarse que este coeficiente no resultó aún mayor debido al importante incremento registrado en la tasa de la provincia de Santa Cruz, que junto con la de la Ciudad de Buenos Aires fueron las dos únicas jurisdicciones que aumentaron su tasa de crecimiento demográfico para los períodos considerados.

Figura 2



El mapa de la Figura 2 permite analizar el crecimiento relativo de las provincias argentinas durante el último período intercensal. Como puede verse, las provincias con mayores ritmos de crecimiento volvieron a ser las patagónicas, aunque luego de cinco períodos intercensales en que prevaleció Tierra del Fuego, comenzando con el período 1947–1960, el mayor protagonismo correspondió a Santa Cruz, que no tenía tal privilegio desde el período 1895–1914, en que el territorio nacional de entonces pasó de 1058 a 9948 habitantes en poco menos de dos décadas.

Tabla 2: Departamentos con mayor Tasa de Crecimiento Demográfico Medio Anual 2001-2010

Orden	PROVINCIA	DEPARTAMENTO	Pob. 2001	Pob. 2010	Crec.	TCMA
1	SANTA CRUZ	LAGO ARGENTINO	7.500	18.864	11.364	108,68
2	SANTA CRUZ	RIO CHICO	2.926	5.158	2.232	65,47
3	NEUQUEN	PEHUENCHES	13.765	24.087	10.322	64,59
4	SANTA CRUZ	DESEADO	72.953	107.630	34.677	44,46
5	RIO NEGRO	VALCHETA	4.946	7.101	2.155	41,28
6	NEUQUEN	AÑELO	7.554	10.786	3.232	40,65
7	SAN LUIS	JUNIN	20.271	28.933	8.662	40,60
8	BUENOS AIRES	LA MATANZA	1.255.288	1.775.816	520.528	39,57
9	CHUBUT	BIEDMA	58.677	82.883	24.206	39,39
10	SANTA CRUZ	MAGALLANES	6.536	9.202	2.666	39,01
11	SANTA CRUZ	LAGO BUENOS AIRES	6.223	8.750	2.527	38,86
12	SANTA CRUZ	CORPEN AIKE	7.942	11.093	3.151	38,09
13	NEUQUEN	LOS LAGOS	8.654	11.998	3.344	37,22
14	BUENOS AIRES	EZEIZA	118.807	163.722	44.915	36,52
15	SALTA	CERRILLOS	26.320	35.789	9.469	34,97
16	SALTA	LA CALDERA	5.711	7.763	2.052	34,93
17	SAN JUAN	IGLESIA	6.737	9.099	2.362	34,19
18	BUENOS AIRES	PRESIDENTE PERON	60.191	81.141	20.950	33,97
19	LA PAMPA	TOAY	9.256	12.409	3.153	33,34
20	BUENOS AIRES	SAN VICENTE	44.529	59.478	14.949	32,91
21	NEUQUEN	ALUMINE	6.308	8.306	1.998	31,26
22	CORDOBA	COLON	171.067	225.151	54.084	31,21
23	MISIONES	SAN PEDRO	23.736	31.051	7.315	30,51
24	BUENOS AIRES	VILLA GESELL	24.282	31.730	7.448	30,38
25	CHUBUT	SARMIENTO	8.724	11.396	2.672	30,34
26	CHUBUT	ESCALANTE	143.689	186.583	42.894	29,65
27	SAN JUAN	POCITO	40.969	53.162	12.193	29,57

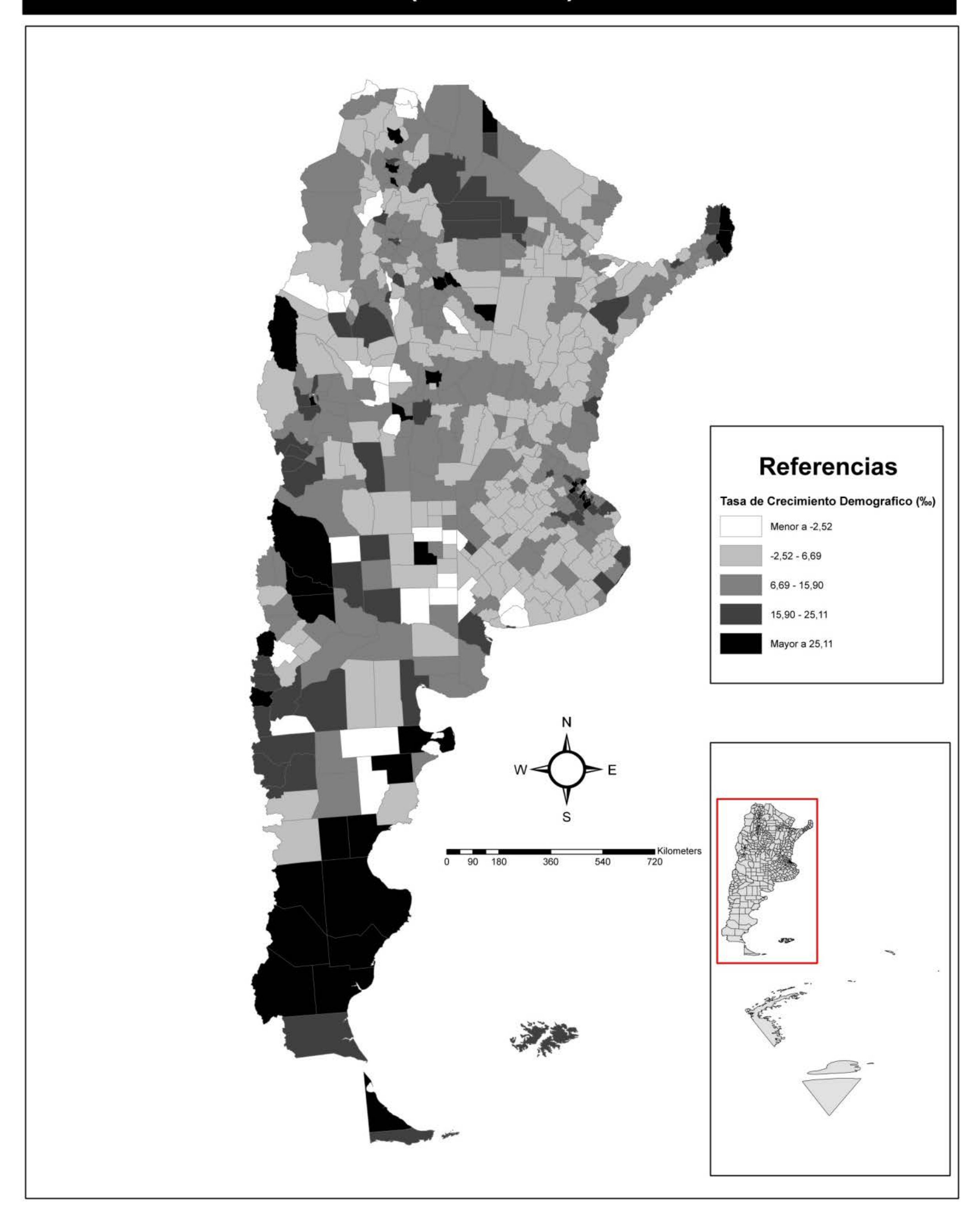
Tabla 2: Departamentos con mayor Tasa de Crecimiento Demográfico Medio Anual 2001-2010 (cont.)

Orden	PROVINCIA	DEPARTAMENTO	Pob. 2001	Pob. 2010	Crec.	TCMA
28	BUENOS AIRES	PILAR	232.463	299.077	66.614	28,59
29	BUENOS AIRES	GRAL RODRIGUEZ	67.931	87.185	19.254	28,31
30	MISIONES	GRAL M. BELGRANO	33.488	42.902	9.414	28,10
31	TIERRA DEL FUEGO	RIO GRANDE	55.131	70.042	14.911	27,14
32	SALTA	CAFAYATE	11.785	14.850	3.065	26,20
33	FORMOSA	RAMON LISTA	10.928	13.754	2.826	26,06
34	BUENOS AIRES	TIGRE	301.223	376.381	75.158	25,23
35	BUENOS AIRES	MARCOS PAZ	43.400	54.181	10.781	25,13
36	BUENOS AIRES	PINAMAR	20.666	25.728	5.062	24,81
37	TIERRA DEL FUEGO	USHUAIA	45.785	56.956	11.171	24,72
38	RIO NEGRO	EL CUY	4.252	5.280	1.028	24,52
39	LA RIOJA	CAPITAL	146.411	180.995	34.584	24,00
40	MISIONES	IGUAZU	66.539	82.227	15.688	23,96
41	BUENOS AIRES	ESTEBAN ECHEVERRIA	243.974	300.959	56.985	23,76
42	BUENOS AIRES	EXALTAC. DE LA CRUZ	24.167	29.805	5.638	23,73
43	RIO NEGRO	SAN ANTONIO	23.972	29.284	5.312	22,64
44	CHUBUT	CUSHAMEN	17.134	20.919	3.785	22,58
45	BUENOS AIRES	FLORENCIO VARELA	348.970	426.005	77.035	22,56
46	LA PAMPA	PUELEN	7.757	9.468	1.711	22,55
47	SANTA CRUZ	GUER AIKE	92.878	113.267	20.389	22,45
48	BUENOS AIRES	CAÑUELAS	42.575	51.892	9.317	22,38
49	SAN JUAN	9 DE JULIO	7.652	9.307	1.655	22,14
50	RIO NEGRO	BARILOCHE	109.826	133.500	23.674	22,08
	TOTAL DEL PAÍS		**36.259.967**	**40.116.889**	**3.856.922**	**11,37**

Fuente: Elaboración de los autores a partir de información censal.

No hallándose disponibles todavía los datos por localidades, al considerar las tasas de crecimiento demográfico desagregadas por departamentos y partidos (Tabla 2 y Figura 3) se puede comprobar que la mayoría da las áreas con fuerte crecimiento demográfico se corresponden, o bien con destinos turísticos en franco crecimiento o bien con áreas en las que se expanden nuevas urbanizaciones próximas a grandes centros urbanos.

Figura 3


Tasa de Crecimiento Demográfico por Departamento
(2001-2010)
Referencias
Tasa de Crecimiento Demografico (‰)
Menor a -2,52
-2,52 - 6,69
6,69 - 15,90
15,90 - 25,11
Mayor a 25,11
N
W
E
S
Kilometers
0 90 180 360 540 720

Entre las 510 jurisdicciones subprovinciales de la Argentina el mayor crecimiento correspondió al departamento Lago Argentino, en Santa Cruz, que aumentó su población de 7500 a 18864 habitantes en menos de nueve años, con una tasa de 108,68‰, o sea de casi 11% por año, diez veces superior a la del país.

Se destaca aquí la localidad de El Calafate, próxima al Parque Nacional Los Glaciares, que en el censo de 1991 registró 3101 habitantes, en el 2001 pasó a 6410 y actualmente cuenta con una población estimada de más de 18000 pobladores. Su infraestructura turística incluye un aeropuerto internacional inaugurado en 2000, más de cien establecimientos hoteleros con unas 8500 plazas y una oferta gastronómica de más de 5300 cubiertos. Otras localidades del departamento son El Chaltén, fundada en 1985, Tres Lagos y Puerto Bandera.

En segundo lugar aparece el departamento Río Chico, también en Santa Cruz, al Norte del anterior y contiguo al mismo, todavía muy poco poblado pero con una tasa de crecimiento demográfico de 65,47‰. El departamento se caracteriza por el turismo de estancias y entre sus atractivos sobresale el Parque Nacional Perito Moreno. Gobernador Gregores, su cabecera, cuenta con un aeropuerto utilizado por LADE.

En tercer lugar se presenta el departamento Pehuenches, en el Noreste de la provincia de Neuquén, con una tasa de 64,59‰. Aquí es muy importante la actividad petrolífera y gasífera en las proximidades de Rincón de los Sauces. No obstante, esta localidad se halla próxima a la Reserva Auca Mahuida, de 77022 hectáreas, y cuenta con un importante centro espeleológico. Además existe una creciente actividad turística en la zona de Buta Ranquil, donde se destaca la Reserva Provincial Tromen, con deportes de invierno en Cerro Wayle, aguas termales y rafting y pesca deportiva en el río Barrancas.

Cuarto aparece Deseado, nuevamente en Santa Cruz, con una tasa de 44,46‰. Si bien se trata de una importante zona petrolífera y gasífera (Caleta Olivia, Pico Truncado, Las Heras), siendo también significativa la actividad pesquera de Puerto Deseado, no podemos dejar de destacar la presencia del Monumento Natural Bosque Petrificado, y en la costa, de Norte a Sur, la Reserva de Vida Silvestre Cañadón del Duraznillo, la Reserva Natural Cabo Blanco, la Reserva Natural Ría de Puerto Deseado, la Reserva Provincial Isla Pingüino y la Reserva Provincial Bahía Laura.

Con una tasa de 41,28‰ se observa en quinto lugar al departamento Valcheta de la provincia de Río Negro, seguramente beneficiado por la reciente pavimentación de la Ruta Nacional Nº 23. Luego sigue Añelo, departamento neuquino contiguo a Pehuenches, con una tasa de 40,65‰ y una creciente actividad turística vinculada a los lagos del Complejo Cerros Colorados y a la ya citada Reserva Auca Mahuida.

Séptimo aparece el departamento Junín de San Luis (40,60‰), cuya localidad principal es la villa turística de Merlo. Noveno encontramos a Biedma, en la provincia del Chubut (39,39‰), con Puerto Madryn, Península Valdés y sus múltiples reservas faunísticas y turísticas. Luego siguen otros tres departamentos de Santa Cruz: Magallanes (39,01‰), sede de Puerto San Julián y su reserva natural, Lago Buenos Aires (38,86‰), con Perito Moreno y Los Antiguos, y Corpen Aike (38,09‰), el departamento de Puerto Santa Cruz y el Parque Nacional Monte León.

A continuación, decimotercero aparece Los Lagos (37,22‰), el departamento de Villa La Angostura, en el Sur de Neuquén. Como pudo comprobarse, casi todos los departamentos mencionados han presentado en la primera década del nuevo milenio ritmos de crecimiento de entre cuatro y seis veces superiores al promedio del país, y casi todos cuentan también con pujantes destinos turísticos de desarrollo en general reciente y con grandes atractivos naturales adecuadamente protegidos.

La relación Habitantes / Viviendas y un análisis conjunto

Al considerar la relación habitantes por vivienda, otro indicador que es posible analizar con la escasa información disponible hasta el momento del último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas de 2010 (Tabla 3 y Figura 4), rápidamente advertimos que las situaciones aparentemente favorables, es decir aquellas en que se observa menor número de habitantes por vivienda, responden a dos situaciones muy diferentes: por un lado los destinos del turismo interno o nacional, con su oferta de alojamiento transitorio sobre todo para la temporada estival, y por el otro las áreas deprimidas, aquellas cuya población se halla estancada o aún en retroceso, generalmente áreas con predominio de actividades rurales extensivas caracterizadas por población envejecida y con elevados índices de masculinidad.

Resulta por demás elocuente que las cuatro relaciones más favorables: Monte Hermoso (0,642), La Costa (0,710), Villa Gesell (1,026) y Pinamar (1,051), coincidan con los cuatro partidos costeros creados artificialmente por la última dictadura militar. En efecto, el 11 de junio de 1978, mediante Ley Provincial Nº 9024, se crearon los “municipios urbanos” de La Costa, Pinamar y Villa Gesell, el primero con tierras del partido de General Lavalle, incluye a las localidades de San Clemente del Tuyú, Las Toninas, Santa Teresita – Mar del Tuyú y Mar de Ajó – San Bernardo, y los dos restantes con tierras del Partido de General Juan Madariaga, tienen como principales localidades turísticas a sus homónimas.

Unos meses más tarde, el 23 de enero de 1979, por Ley Provincial Nº 9245, se creó el Municipio Urbano de Monte Hermoso con tierras de los partidos de Coronel Dorrego y Coronel de Marina Leonardo Rosales.

Tabla 3: Departamentos con menor relación Habitantes / Vivienda 2010

Orden	PROVINCIA	DEPARTAMENTO	Pob 2010	Viv 2010	Hab/Viv
1	BUENOS AIRES	MONTE HERMOSO	6.499	10.125	0,642
2	BUENOS AIRES	LA COSTA	69.633	98.019	0,710
3	BUENOS AIRES	VILLA GESELL	31.730	30.926	1,026
4	BUENOS AIRES	PINAMAR	25.728	24.489	1,051
5	LA PAMPA	LIHUEL CALEL	439	380	1,155
6	RIO NEGRO	ÑORQUINCO	1.736	1.425	1,218
7	CATAMARCA	AMBATO	4.463	3.115	1,433
8	BUENOS AIRES	MAR CHIQUITA	21.279	14.297	1,488
9	JUJUY	VALLE GRANDE	2.451	1.609	1,523
10	BUENOS AIRES	GENERAL ALVARADO	39.594	25.161	1,574
11	BUENOS AIRES	TORNQUIST	12.723	7.694	1,654
12	TUCUMAN	TAFI DEL VALLE	14.933	8.571	1,742
13	LA PAMPA	LIMAY MAHUIDA	503	283	1,777
14	JUJUY	SANTA CATALINA	2.800	1.561	1,794
15	CHUBUT	TELSEN	1.644	890	1,847
16	BUENOS AIRES	PUAN	15.743	8.443	1,865
17	BUENOS AIRES	GENERAL GUIDO	2.816	1.501	1,876
18	LA RIOJA	SANAGASTA	2.345	1.238	1,894
19	SAN LUIS	BELGRANO	3.985	2.101	1,897
20	RIO NEGRO	SAN ANTONIO	29.284	15.389	1,903
21	CATAMARCA	ANTOFAG. DE LA SIERRA	1.436	754	1,905
22	BUENOS AIRES	PUNTA INDIO	9.888	5.181	1,909
23	LA RIOJA	CASTRO BARROS	4.268	2.225	1,918
24	LA PAMPA	HUCAL	7.540	3.910	1,928
25	RIO NEGRO	EL CUY	5.280	2.689	1,964
26	CHUBUT	MARTIRES	778	396	1,965
27	CORDOBA	CALAMUCHITA	54.730	27.780	1,970
28	LA PAMPA	CURACO	1.040	527	1,973
29	BUENOS AIRES	TRES ARROYOS	57.110	28.841	1,980
30	BUENOS AIRES	GRAL PUEYRREDON	618.989	307.977	2,010
31	CABA	CABA	2.890.151	1.425.840	2,027
32	BUENOS AIRES	CORONEL DORREGO	15.825	7.707	2,053
33	CHUBUT	PASO DE INDIOS	1.867	904	2,065
34	CATAMARCA	PACLIN	4.185	1.989	2,104
35	LA PAMPA	CALEU CALEU	2.313	1.094	2,114

Tabla 3: Departamentos con menor relación Habitantes / Vivienda 2010 (cont.)

Orden	PROVINCIA	DEPARTAMENTO	Pob 2010	Viv 2010	Hab/Viv
36	CHUBUT	GASTRE	1.427	673	2,120
37	BUENOS AIRES	GENERAL PAZ	11.202	5.283	2,120
38	CATAMARCA	EL ALTO	3.570	1.678	2,128
39	LA PAMPA	TRENEL	5.426	2.533	2,142
40	BUENOS AIRES	ADOLFO ALSINA	17.072	7.961	2,144
41	LA PAMPA	QUEMU QUEMU	8.663	4.027	2,151
42	BUENOS AIRES	ALBERTI	10.654	4.946	2,154
43	BUENOS AIRES	GENERAL LA MADRID	10.783	4.996	2,158
44	BUENOS AIRES	PILA	3.640	1.681	2,165
45	CORRIENTES	SAN COSME	14.381	6.623	2,171
46	BUENOS AIRES	GENERAL BELGRANO	17.365	7.981	2,176
47	BUENOS AIRES	GENERAL ARENALES	14.903	6.833	2,181
48	CORDOBA	PUNILLA	178.401	81.777	2,182
49	BUENOS AIRES	GUAMINI	11.826	5.413	2,185
50	LA PAMPA	GUATRACHE	8.831	4.026	2,193
	TOTAL DEL PAÍS		**40.116.889**	**13.835.738**	**2,900**

Fuente: Elaboración de los autores a partir de información censal.

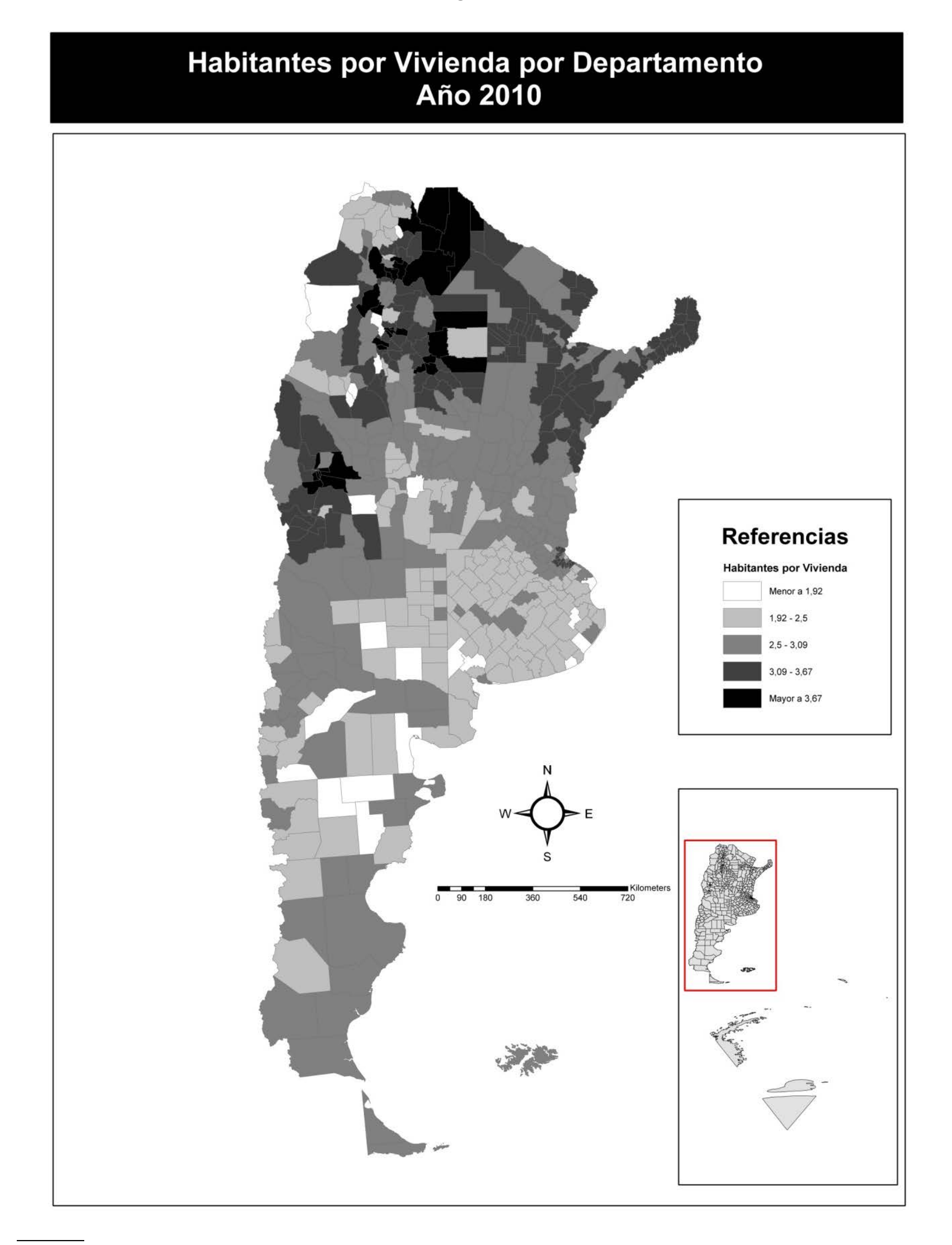
Los cuatro municipios urbanos fueron más tarde transformados en partidos por Ley Provincial Nº 9949 del 23 de mayo de 1983. La escisión de las delgadas franjas costeras, netamente turísticas, del resto de los partidos de los que formaban parte, predominantemente agrícolo-ganaderos, los hace destacar entre las 510 jurisdicciones subprovinciales, como las cuatro con mayor oferta relativa de viviendas en alquiler con fines turísticos.

Otras jurisdicciones con importante oferta de alojamiento turístico son Mar Chiquita (1,488), que incluye a Santa Clara del Mar; General Alvarado (1,574), cuya cabecera es Miramar; Tornquist, (1,654) el partido de Sierra de la Ventana; Tafí del Valle (1742) importante destino turístico de las sierras de Tucumán; San Antonio (1,903) en Río Negro, reflejando la importancia creciente de Las Grutas; Punta Indio (1,909) con sus casitas de fin de semana y su miniturismo; etc.

Como ya señalamos, el indicador también permite poner en evidencia las áreas económicamente más deprimidas, destacándose en primer lugar el departamento Lihuel Calel (1,155) del Sur de la provincia de La Pampa, la jurisdicción subprovincial con menos población de todo el país, con apenas 409 habitantes

censados y con la segunda tasa de crecimiento negativa (-24,30‰). Luego se observa a Ñorquinco (1,218), en la provincia de Río Negro, con 1736 habitantes y una tasa de crecimiento de -19,97‰.

Figura 4



A continuación aparecen el departamento Ambato (1,433) de Catamarca con 4463 habitantes y una tasa de -1,74‰; Valle Grande (1,523) en Jujuy, con 2451 pobladores y una tasa de 3,01‰; Limay Mahuida (1,777) en La Pampa, que con 503 habitantes es el segundo departamento más despoblado de la Argentina; Santa Catalina (1,794) en Jujuy, con 2800 pobladores y una tasa de crecimiento de -12,74‰; Telsen (1,847) en la meseta chubutense, con 1644 almas y un crecimiento demográfico de -9,35‰; Puán (1865) en la provincia de Buenos Aires, con una tasa de -4,43‰; etc.

Considerando como ejes ortogonales los indicadores X = TCMA e Y = Hab/Viv, se define un espacio bidimensional en el que cada unidad espacial (i) es representada por un punto de coordenadas (Xi;Yi). Estableciendo como punto de intersección de tales ejes el correspondiente a los promedios ponderados (Xp;Yp), en nuestro caso (11,37; 2,90), cada unidad espacial se localizará en uno de los cuadrantes posibles según las siguientes opciones:

Cuadrante 1: $X_i \geq X_p$; $Y_i \geq Y_p$

Cuadrante 2: $X_i < X_p$; $Y_i \geq Y_p$

Cuadrante 3: $X_i < X_p$; $Y_i < Y_p$

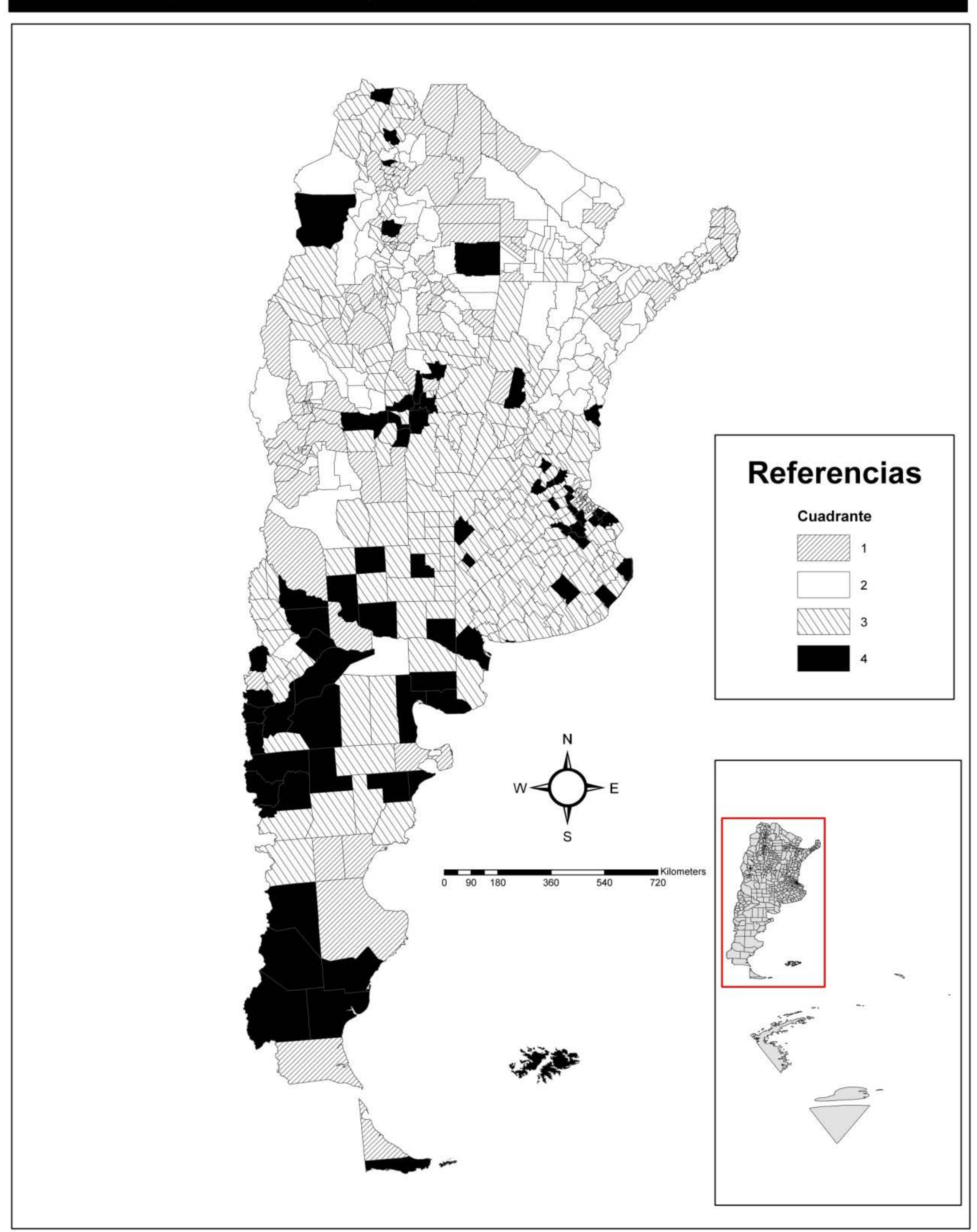
Cuadrante 4: $X_i \geq X_p$; $Y_i < Y_p$

La Figura 5 representa la situación relativa de cada uno de los departamentos y partidos de la Argentina respecto a los promedios ponderados de los indicadores citados. Nos centraremos en el análisis relacionado con el Cuadrante 4, referido a los casos en que la tasa de crecimiento demográfico es superior a la media del país y la relación personas por vivienda es, por el contrario, inferior. Se trataría de áreas en crecimiento y a la vez sin mayores problemas de vivienda, podríamos decir, a priori, áreas en el camino del desarrollo.

A simple vista se observan en esta situación algunos importantes destinos turísticos de nivel internacional junto con otras localidades con valor turístico a escala local. Podemos mencionar, empezando por el Sur, a Ushuaia en Tierra del Fuego, El Calafate, Puerto Santa Cruz, Puerto San Julián, Gobernador Gregores y Los Antiguos en Santa Cruz; Rawson, Trelew, Corcovado, Esquel, Lago Puelo y El Maitén en Chubut; Viedma, Las Grutas y San Carlos de Bariloche en Río Negro; Villa La Angostura, San Martín de los Andes, Aluminé y la propia capital provincial en Neuquén; Monte Hermoso, Tandil, Santa Clara del Mar, Villa Gesell, Pinamar, Mar de Ajó – San Bernardo, San Clemente del Tuyú, General Belgrano, San Miguel del Monte, Ramallo y La Plata en la provincia de Buenos Aires; la Villa de Merlo en San Luis; Villa Dolores, Santa Rosa de Calamuchita, Alta Gracia, Villa Carlos Paz y Jesús María en Córdoba; Colón en Entre Ríos; Esperanza en Santa Fe; Quimili en Santiago del Estero; San Pedro del Colalao en Tucumán; Antofagasta de la Sierra en Catamarca; Perico, Tilcara

y La Quiaca en Jujuy, etc.

Figura 5



La Figura 5 permite también observar que algunos destinos turísticos muy

importantes se corresponden con el Cuadrante 1, referido a jurisdicciones con fuerte crecimiento demográfico pero a la vez con situación deficitaria en materia de vivienda. Podríamos decir, en un análisis preliminar, que en este caso el crecimiento no parecería estar acompañado de un importante desarrollo social.

Nuevamente se nos presentan a la vista numerosos destinos turísticos, algunos de altísima jerarquía internacional, como Puerto Iguazú con sus imponentes cataratas en la provincia de Misiones, o Puerto Madryn con Península Valdés y sus innumerables atractivos faunísticos en la provincia de Chubut.

Un análisis más detallado nos permite comprobar que no se trata de unos pocos casos aislados: se observa en esa situación a la mayor parte de la provincia de Misiones, incluidas las jurisdicciones correspondientes a Eldorado, Andresito, Bernardo de Irigoyen, San Pedro, El Soberbio, San Vicente, Aristóbulo del Valle, Oberá, Candelaria, Apóstoles y aún Posadas. Lo mismo podemos decir de otras provincias con importante desarrollo turístico, como Salta, San Juan y Mendoza, dejando al lector la posibilidad de un análisis más minucioso.

En cuanto a los cuadrantes restantes, el 3 refiere a situaciones de relativo estancamiento económico, con poco crecimiento pero sin mayores problemas sociales. Se trataría de zonas con moderada natalidad y/o emigración. Se observa en gran proporción en la región pampeana, el Norte de Jujuy, La Rioja y las áreas menos dinámicas de la Patagonia Septentrional.

Por último, el Cuadrante 2 refiere a las situaciones de más difícil solución: aquellas áreas con escaso crecimiento demográfico pero a la vez con déficit de viviendas. Se trataría de territorios con pobreza endémica, con importantes tasas de natalidad pero a la vez fuertes expulsores de población. Abarcan buena parte del Norte del país, así como de Mendoza y San Juan.

Conclusiones

Acaba de publicarse la actualización del Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS). Su capítulo 3 se titula “Los fundamentos: Inclusión con equidad”, y en el se menciona la necesidad de tener en cuenta los aspectos epistemológicos, “que nos ayuden a construir conocimiento, socializarlo y aplicarlo” (Argentina, 2011:127).

En el marco del PFETS se ha desarrollado el Sistema de Información y Estadística Turística (SIET), que incluye un Módulo de Indicadores de Desarrollo Turístico (SIDT): “herramienta para la planificación estratégica, la gestión pública, privada y académica, la toma de decisiones y el diseño de políticas a distintas escalas territoriales” (id.:159). La utilización de indicadores demográficos y sociales como los aquí presentados, permite enriquecer las posibilidades de análisis de la actividad turística como fenómeno complejo y campo de aplicación de las ciencias humanas y sociales.

Hemos intentado mostrar que la problemática turística excede las cuestiones estrictamente económicas, vinculadas a la inversión, la oferta, el empleo, la demanda, la administración hotelera, la ocupación de plazas, la venta de pasajes y servicios, etc. El turismo produce impactos en el ambiente, pero más importante aún es que produce impactos en la sociedad, en la gente que habitaba en el lugar antes de la llegada del turismo y también en la gente que llegó atraída por las posibilidades de trabajo que genera el turismo.

Hemos visto que en algunos lugares el crecimiento pareciera encaminarse hacia un desarrollo sustentable, pero también hemos visto que en otros lugares con mucha tradición turística se está lejos de alcanzar el desarrollo. La eterna dualidad entre crecimiento y desarrollo es una cuestión siempre presente en las reflexiones académicas sobre el turismo; nosotros nos contamos entre los optimistas, creemos en la posibilidad del desarrollo, pero también entendemos, como el PFETS, que el único camino seguro para lograrlo requiere de construir conocimiento, socializarlo y aplicarlo. Que así sea.

Referencias

ASTINZA, M.; SÁNCHEZ, D. C. 2004. Las tasas migratorias de las provincias argentinas 1991 – 2001: estimaciones, explicaciones e interpretaciones. *Signos Universitarios*, 40: 41-94. Buenos Aires, USAL.

ARGENTINA, República. 2011. *Turismo 2020. Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable. Actualización 2011*. Buenos Aires, 304 pp.

SÁNCHEZ, D. C. 1993. Tendencias actuales en el crecimiento urbano mundial y argentino. *Geodemos*, 1: 91-111. Buenos Aires, CONICET - PRIGEO.

SÁNCHEZ, D. C. 1995. Mapeo estadístico bivariable con parámetros ponderados. Una aplicación al análisis del crecimiento demográfico reciente en la Argentina. En: GAEA. *Iº Congreso Argentino de Geociencias y Geotécnicas*. Buenos Aires, pp. 253 - 266.

SÁNCHEZ, D. C. 1996. El crecimiento demográfico argentino en el período 1970 - 1991. Un aporte para su interpretación. *GAEA. Anales*, 20: 211-234. Buenos Aires.

SÁNCHEZ, D. C.; ASTINZA, M. 2002. El crecimiento demográfico argentino en el último período intercensal (1991 – 2001). Un análisis preliminar. En: GAEA. *Congreso Nacional de Geografía 63º Semana de Geografía. Contribuciones Científicas*. Buenos Aires, pp. 377 - 386.

LA CALIDAD, SU GESTIÓN ESTRATÉGICA Y SUS INDICADORES EN TURISMO. HACIA UNA APROXIMACIÓN TEÓRICA

SÁNCHEZ Darío C. - JIMENEZ Laura R. –
CARBAJAL Delia B - ACOSTA Mercedes Z.

Resumen

La calidad es un concepto difícil de aprehender porque puede definirse desde distintos puntos de vista. En los cincuenta, William Deming introdujo la idea de la calidad como arma estratégica y rápidamente se difundió el paradigma empresario de la calidad con sus dos componentes: normalización y certificación. Así, desde el mundo empresario, el gerenciamiento estratégico de la calidad en el turismo se incorporó a las políticas de gobierno. Sin embargo, en turismo la calidad es imposible de separar del concepto de sustentabilidad, el cual incluye tanto los aspectos ambientales como los económicos, sociales y culturales. En consecuencia, para evaluar el impacto de las políticas públicas en la materia es necesario definir un sistema de indicadores de sustentabilidad para la actividad turística. En la Argentina existe la decisión política al respecto, pero las marcadas carencias en la información sobre localidades y gobiernos locales hacen difícil la tarea.

Palabras claves: Calidad, Gestión Estratégica, Sustentabilidad Turística, Indicadores Turísticos, Argentina

QUALITY, ITS STRATEGIC MANAGEMENT AND TOURISM INDICATORS. TOWARDS A THEORETIC APPROACH

Abstract

Quality is a concept hard to capture, because is possible to define from different points of view. In the fifties, William Deming introduced the idea of the quality as an strategic arm and quickly was spread the managerial paradigm of quality with its two components: normalization and certification. Thus, from the enterprise world, the strategic managing of quality in tourism was incorporated to government policy. Nevertheless, in tourism the quality is impossible to dissociate from the concept of sustainability, which includes the environmental aspects as well as the economic, social and cultural aspects of the destinations. In consequence, to evaluate the impact of public policy in the matter is necessary to define a

system of sustainability indicators for tourism activity. There is a politic decision in Argentina to establish it, but strong lacks of information about cities and towns and local governments make difficult the task.

Key words: Quality, Strategic Management, Tourist Soustainability, Tourist Indicators, Argentina

El concepto de calidad y su gestión estratégica

La ***calidad***, como todo concepto expresado por un sustantivo abstracto, es difícil de definir, y aún cuando podamos hacerlo, la apreciación que hagamos de ella será subjetiva. La idea de calidad es casi tan antigua como el hombre; los nómadas seleccionaban lo mejor de su recolección y de su caza para el consumo, los egipcios formaban cuerpos de inspectores para detectar fallas constructivas en las pirámides, los hindúes buscaban las mejores hojas y raíces para teñir sus tejidos, etc. Esa misma idea mantiene plena vigencia cuando adquirimos un bien o un servicio para satisfacer una necesidad; lo hacemos buscando que cumpla con nuestras expectativas, que nos brinde un resultado acorde al precio que pagamos por él.

Una frecuente confusión es asociar la calidad con la idea de lujos o niveles superiores de servicios, en vez de entenderla como la obtención de los atributos del bien ofrecido o de los resultados previstos del servicio contratado. La Real Academia de la Lengua Española define la calidad como “propiedad o conjunto de propiedades inherentes a una cosa que permiten apreciarla como igual, mejor o peor que las restantes de su especie”.

Numerosos autores han enfocado desde distintas perspectivas sus definiciones, considerando a la calidad como la adecuación al cliente o como el resultado de la acción de dos dimensiones: la subjetiva, lo que quiere el cliente, y la objetiva, lo que se le ofrece. Estas concepciones, complementarias, muestran que el concepto de calidad puede ser definido desde distintos puntos de vista:

- ***del producto o servicio***: la diferenciación respecto de algún atributo.
- ***del usuario o cliente***: la satisfacción de sus necesidades (Bernard et al, 1996).
- ***de la producción***: conformidad relativa con especificaciones establecidas.
- ***del valor***: condiciones superiores a las esperadas para cierto precio.

En la década del ´50, Williams E. Deming logró introducir la idea de que la calidad es un ***arma estratégica***, que permite un mejor posicionamiento en el mercado en razón de la disminución de costos en la corrección de errores e indemnizaciones y por el creciente prestigio que conlleva la oferta de productos

y servicios sin defectos.

Desde esta perspectiva, la sustentabilidad de una empresa depende de la relación con los clientes, con quienes se establece un intercambio de dinero por ciertos productos o servicios cuya calidad no sólo es beneficiosa para el cliente, sino también para la propia empresa, ya que le asegura su rentabilidad y sustentabilidad, permitiéndole diferenciarse de sus competidoras y logrando a la vez una ventaja competitiva como resultado de la fidelizacion de sus clientes. Esta preocupación por la calidad alcanzó rápido eco en el empresariado europeo, a tal punto que en 1957 se creó la Organización Europea para la Calidad (EOC).

Con el tiempo la calidad se fue transformando en un objetivo deseado y complejo, y las capacidades técnicas y humanas necesarias para alcanzar dicho objetivo requirieron de un grado tal de especialización que surgió una nueva experticidad: la de la ***gestión de la calidad***, con sus dos grandes líneas de acción: la normalización y la acreditación.

La gestión de la calidad debe entenderse como un conjunto de técnicas y procedimientos orientados a asegurar un eficiente sistema de producción y distribución y a corregir oportunamente los desvíos de los estándares deseables. En 1988 se creó la Fundación Europea para la Gestión de la Calidad (EFQM) con el objeto de promocionar la “gestión total de la calidad”. Dicha fundación diferenció los organismos encargados de la normalización de las entidades ocupadas de la acreditación.

Cabe aclarar que la normalización es aplicable a distintos campos, no sólo a los productos, ya que también está presente en la gestión de calidad de servicios, en la gestión medioambiental y en la gestión de riesgos del trabajo. Hoy, ante la inestabilidad de los mercados (Rotler et al, 2002), la sustentabilidad de la empresa se asienta en unos pocos pilares estratégicos, y la gestión estratégica de la calidad es indudablemente uno de ellos .

La aceptación masiva de este paradigma empresario de la calidad, llevó a la necesidad de establecer un sistema de gestión de calidad que garantizara a las empresas la mejora continua en su eficiencia. Se hizo necesario entonces contar con un instrumento que permitiera ajustar sistemática y adecuadamente los procesos a los que está sometido el producto o servicio, y surgieron entonces las ***Normas ISO***.

ISO proviene del griego, *isos*, que significa igualdad, indicando su espíritu normativo de estandarizar las formas de hacer las cosas para reducir la variabilidad, la cual es considerada el principal enemigo de la calidad. ISO Establece requisitos para asegurar la conformidad de los productos o servicios, la mejora continua de la eficacia y el aumento de la satisfacción del cliente.

En síntesis, la ***normalización*** tiene como objetivo unificar criterios en cuanto a procesos y productos, reducir tiempos y costos, mejorar los aspectos de

seguridad y proteger a los usuarios. Para implementar un sistema de gestión de calidad se usan las normas ISO 9000, las cuales consisten en un conjunto de reglas que se deben seguir, y ciertos requerimientos que un sistema de gestión debe cumplir para asegurar estándares internacionales que garanticen la calidad.

Estas normas se pueden certificar a través de entidades encargadas de la ***certificación*** de la calidad, pero salvo aquellas incluidas en las distintas legislaciones, su adopción es voluntaria. El turismo es un ámbito complejo en el que la gestión de la calidad se ha transformado también en un paradigma y a la vez un desafío, tanto para los empresarios como para los funcionarios públicos.

La gestión estratégica de la calidad en turismo y el turismo sustentable

El turismo, como actividad económica, social y cultural, también se ha sumado al paradigma de la calidad y su gestión. Dada la creciente diversidad de destinos y la homogeneidad en la operatividad de las empresas, hay una fuerte tendencia a la búsqueda de la diferenciación a partir de la calidad (Boullón, 1993), tanto de los productos como de los servicios brindados.

El producto turístico es, a grandes rasgos, el circuito que se ofrece, y el servicio es la atención que el pasajero recibe, a través de los distintos prestadores, junto con ese producto. La gestión de la calidad conlleva en turismo la consideración de varias dimensiones básicas:

- ***dimensión técnica:*** son los conocimientos científicos y técnicos que afectan al producto o servicio, por ejemplo los que hacen al diseño del circuito.
- ***dimensión humana:*** son las relaciones entre las personas, y las relaciones de éstas con las empresas y con los gobiernos.
- ***dimensión económica:*** implica la minimización de los costos para el cliente, la empresa y la sociedad, a los efectos de alcanzar mayor competitividad.
- ***dimensión ecológica:*** busca optimizar la relación entre la gente y el medio ambiente, a partir del respeto y sobre la base de la concientización, la información y la educación.
- ***dimensión cultural:*** tiene por objeto asegurar la preservación de las culturas locales, permitiendo el enriquecimiento de los visitantes.

Por otra parte, para lograr la calidad es necesario seguir algunos pasos ordenadamente:

- ***Establecer un diagnóstico*** inicial, indagando quienes son los clientes, agrupándolos según algún criterio, identificando sus necesidades y

expectativas, etc., ya que el turista se debe sentir cómodo, comprendido, considerado y respetado.

- ***Concientizar y capacitar*** a quienes brindan servicios o tienen contacto fluido con turistas. Se deben realizar reuniones periódicas y sistemáticas con los prestadores a los efectos de que comprendan las ventajas de la calidad en la atención al cliente.
- ***Implementar un sistema de gestión de calidad*** estableciendo marcos referenciales y patrones o estándares de calidad, para lo cual se debe confeccionar documentación que sirva de soporte y difusión de la tarea emprendida.
- ***Realizar controles internos*** o auditorías de manera aleatoria y sin previo aviso, a los efectos de monitorear la evolución del sistema de gestión de calidad y el grado de compromiso del personal afectado al mismo.
- ***Propiciar la mejora continua***, atendiendo a los cambios en los criterios de calidad asociados a un mercado cada vez más exigente.
- ***Buscar la calidad concertada***, consistente en lograr el compromiso de los distintos sectores involucrados: transportistas, hoteleros, empresarios, comerciantes, etc.

Desde este enfoque, la gestión de la calidad se define como una ***gestión estratégica de la calidad***, ya que es comprendida como un caso más de planeamiento estratégico, por interesarse por los resultados a largo plazo antes que por logros inmediatos. Este es uno de los principios rectores de la Ley Nacional 25.997, conocida como Ley Nacional de Turismo.

Como se puede desprender de lo expresado hasta aquí, actualmente la gestión de la calidad es de por sí un requerimiento básico para cualquier actividad, por lo menos si se pretende ser competitivo, pero hay algo más: el cumplimiento de las normas de calidad debe asegurar la sustentabilidad en el tiempo, o lo que es lo mismo: si hay sustentabilidad, forzosamente tiene que haber calidad, ya que la primera jamás puede darse sola. Es por ello que cada vez gana más fuerza, a nivel global, la idea de una "certificación de sustentabilidad turística", la cual remplazaría paulatinamente al concepto y las certificaciones de calidad turística.

La ***sustentabilidad*** implica conciliar los intereses económicos con los recursos naturales y las culturas locales, con el objeto de preservar a unos y otras para beneficio de las generaciones futuras. Así, cuando se aplica a la actividad turística debe ser entendida como una decisión estratégica que contribuye al desarrollo local (Balestreri Rodríguez, 1997; 1999; OMT, 1999) y que tiene como principios de acción al cuidado y la preservación de los espacios naturales, socioculturales y económicos.

A partir de obras como las de CEPAL (1991), Leff (1994), Gudynas (1999; 2002), Riechmann (2000) y PNUMA (2003), existe hoy consenso científico respecto a la necesidad de consolidar un paradigma ético que conjugue los objetivos de la economía con los principios de la ecología, el desarrollo sostenible y la participación ciudadana.

A partir de los años setenta se publicaron numerosos documentos que expresan la preocupación por mantener el crecimiento económico sin provocar una depreciación del medio natural y social, es decir propiciando la sustentabilidad en el tiempo de los recursos naturales. Podemos citar como pionero el Informe al Club de Roma (Meadows et al, 1972).

La evolución de las relaciones entre turismo y desarrollo también ha sido plasmada en documentos y declaraciones internacionales que muestran el desplazamiento del paradigma de la calidad hacia el paradigma de la sustentabilidad. El turismo es una actividad creciente que suele ser vista como una oportunidad de crecimiento (Sánchez et al, 2005b).

No obstante, aspectos tales como el abastecimiento de agua potable, la disposición final de los residuos, la compatibilidad de los usos del suelo, el agotamiento de los recursos naturales, la distribución espacio-temporal de los turistas, las capacidades de carga (Ochoa, 2004), etc., deben ser considerados cuidadosamente para garantizar su sustentabilidad. El beneficio económico está en estrecha relación con la preservación del medio natural y del patrimonio cultural local, que constituyen auténticos recursos para los destinos, por motivar el interés de los propios turistas.

El ***turismo sustentable*** (Báez, 1993; Bosch Camprubi, 1998; OMT, 1999) implica la satisfacción de las necesidades de los turistas sin poner en riesgo la actividad futura del destino, es decir, conservando los sistemas que soportan la vida, los procesos ecológicos esenciales (Molina, 1994), la diversidad biológica y la integridad cultural.

La Organización Mundial del Turismo, en su "Agenda 21 para los Viajes y el Turismo", remarca la obligación de conservar no sólo los recursos naturales (Buchinger y Mozo Morrón, 1988; Gutiérrez Roa et al, 1993), sino el patrimonio como un todo (Magaz, 1996), con sus componentes histórico (Vera y Dávila Linares, 1995), urbanístico (Gnemmi, 1997), arquitectónico (Albanesi y Pascale, 2003) y cultural (Carbajal et al, 2006), apuntando a la necesidad de una adecuada planificación (Boullón, 1991; Vasconi, 1995; Mcintosh et al, 1999; OMT, 1999) y un amplio reparto de los beneficios del turismo entre todos los miembros de la comunidad receptora.

La ***calidad de un destino turístico*** engloba a las empresas turísticas, a los prestadores locales, los comercios, la actitud de los residentes, la infraestructura, los agentes públicos, el medio natural y el medio cultural.

Todos los actores sociales deben estar involucrados en la búsqueda de la sustentabilidad de un destino y de la actividad turística en sí, por lo que deben definirse modelos de desarrollo turístico (Sánchez et al, 2005a) desde una perspectiva integral, desde una mirada holística, que incluya cosas tan disímiles como el territorio, la tipología de los alojamientos, la antigüedad de la infraestructura y su velocidad de renovación, la densidad de edificación y poblacional, las características climáticas, el valor paisajístico, la estacionalidad, etc.

Esto debe hacerse con el consenso de los organismos públicos que tienen ingerencia en el sector, a los distintos niveles jurisdiccionales, desde al nacional al local, y sumando a los prestadores privados, a los agentes locales y aún a los propios turistas en la medida de lo posible.

Los sistemas de indicadores de sustentabilidad turística y sus cuestiones geográficas

La necesidad de conciliar objetivos económicos, de conservación y gestión responsable del territorio y los recursos, ha motivado una búsqueda incesante de métodos de planificación y gestión a distintas escalas. Actualmente se ha popularizado la utilización de una metodología integradora de aspectos ecológicos, económicos y socioculturales que consiste en un sistema de indicadores de sustentabilidad (Quiroga Rayém, 2001; SAYDS, 2005).

Se denomina ***indicadores*** a ciertas expresiones, cuantitativas o cualitativas, que relacionan variables o atributos estadísticos con el objeto de brindar información oportuna, confiable y comparable para el análisis, la explicación y la interpretación de una determinada problemática.

Asociados a la planificación en general, los indicadores cumplen la función de aproximarse al estado de situación, a los factores de riesgo, a las amenazas, a las fortalezas y debilidades, a los efectos o impactos de la gestión, etc., y en tal caso no deben entenderse como un fin en sí mismo sino como instrumentos de un proceso continuo de medición – interpretación – intervención que debería repetirse iterativamente (Universidad de Alicante, 2001).

Algunas líneas de trabajo han buscado definir un único indicador de sustentabilidad. En 1996 Rees y Wackernagel definieron la *huella ecológica*, que expresada en hectáreas *per cápita*, se puede calcular en distintas escalas y permite definir el área necesaria para producir los recursos suficientes para una población determinada en forma indefinida.

En la misma línea, el Banco Mundial ha elaborado la *auténtica producción neta*, un indicador que se expresa como porcentaje del PBI y deduce de la producción bruta la destrucción ecológica provocada por las acciones económicas, el deterioro de los recursos y la contaminación generada. Ambas propuestas son

objetables en su concepción, su grado de representatividad y su metodología de obtención de datos, dejando de lado la dimensión social de la sustentabilidad y aspectos como la biodiversidad y el consumo de los recursos básicos.

Es necesario buscar enfoques prácticos que permitan avanzar hacia una adecuada medición de la sustentabilidad, y esto sólo puede alcanzarse a partir de un ***sistema de indicadores*** apoyado en parámetros objetivables, que puedan ser comprendidos en sus variaciones a partir de ciertos valores de referencia prefijados.

Por otra parte, se considera que la definición de un sistema de indicadores debe realizarse de manera participativa y con el aporte técnico-científico (SAYDS, 2005). Asimismo, los buenos indicadores deberían ser simples, rigurosos, fiables, comparables, representativos, sensibles a los cambios e integrables con otros instrumentos, como modelos econométricos o SIG, y en procesos de planificación y gestión.

Existen distintos ***tipos de indicadores***:

- Indicadores de estado de la problemática
- Indicadores de dinámica, cambio, variación o crecimiento
- Indicadores de vulnerabilidad ambiental (riesgo natural)
- Indicadores de presión antrópica (consecuencias de la acción humana)
- Indicadores de respuesta institucional (la gestión y su impacto)

Es de esperar que un buen sistema de indicadores territoriales presente una equilibrada composición de los distintos tipos mencionados. La selección de los indicadores que integrarán el sistema implica una tarea que generalmente es realizada por un grupo de expertos.

Cada uno de los potenciales indicadores es evaluado mediante una ***ficha metodológica*** que incluye por lo general los siguientes ítems:

- nombre del indicador
- subsistema (ambiental, económico, socio-cultural, político-institucional)
- tipo de indicador (estado, dinámica, vulnerabilidad, presión, respuesta)
- tipo de asignación espacial (areal, puntual, lineal)
- descripción breve del indicador
- fórmula del indicador
- definición de las variables que componen el indicador
- factibilidad (referida a las fuentes de los datos)

- disponibilidad de los datos: período disponible
- periodicidad de los datos
- credibilidad de los datos: objetividad y consistencia metodológica en la producción
- comparabilidad de los datos: en el tiempo, entre lugares y para diferentes escalas
- pertinencia del indicador para el desarrollo turístico sustentable (porqué se incluye)
- alcance del indicador (qué muestra)
- limitaciones del indicador (qué no muestra)
- su relación con objetivos políticos o metas de desarrollo sustentable
- su relevancia para la toma de decisiones
- su cobertura o escala geográfica de aplicación
- eventual necesidad de coordinación interinstitucional para la obtención de los datos
- representación gráfica del indicador
- descripción del gráfico del indicador
- escala de interpretación estandarizada

En lo que respecta al turismo, una de las mayores dificultades para utilizar un ***sistema de indicadores de sustentabilidad turística*** (OMT, 1997; 2000; 2005) radica en la dificultad para la obtención de la información, porque aún cuando existan registros no siempre los datos son totalmente útiles; por ejemplo, algunos indicadores requieren la existencia de series estadísticas en un período temporal suficiente, o actualizaciones regulares.

En otros casos los datos son difíciles de establecer, como por ejemplo el flujo turístico real, porque no todo aquel que ingresa transitoriamente a una localidad es estrictamente un turista, ya que puede hacerlo sin pernoctar ni consumir, o alojarse en casa de familiares o una segunda residencia. También es difícil cuantificar el impacto económico (Ascanio, 1994; Mancini et al, 1998) por el consumo de los turistas, ya que es imposible discriminarlo del consumo de los residentes.

En el caso específico de la planificación territorial, que incluye entre otras cuestiones al desarrollo turístico sustentable, la dimensión espacial (Vera, 1997) hace que la utilidad de los indicadores se potencie aún más, ante la posibilidad de su producción para las distintas escalas geográficas.

En efecto, a escala del país los indicadores permiten comparaciones con países vecinos, o con países competidores en el mercado turístico internacional; a escala regional los indicadores contribuyen a advertir desigualdades que seguramente sería deseable reducir; a nivel de las provincias los indicadores pueden constituirse en una importante herramienta para la gestión de gobierno; y a escala de los destinos las comparaciones pueden hacerse no sólo entre todos ellos, sino también con los niveles territoriales superiores.

En síntesis, los indicadores constituyen un instrumento al servicio del desarrollo turístico sustentable, y por lo tanto una herramienta para la gestión, para la toma de decisiones y para el diseño de políticas a distintas ***escalas territoriales*** (Amadasi, 1999).

Asimismo, la Organización Mundial del Turismo señala explícitamente que los principios de sostenibilidad se refieren a las dimensiones ambiental, económica y sociocultural del desarrollo turístico, debiéndose establecer un equilibrio entre tales dimensiones para garantizar la sostenibilidad a largo plazo.

Por ello se requiere entonces de una cuarta dimensión: la dimensión político-institucional, que implica una estructura de gobierno descentralizada, participativa y altamente democrática a la vez. Por todo lo expresado, pero sobre todo por esto último, un sistema básico de indicadores de sustentabilidad turística debe ser un ***sistema territorialmente inclusivo***, no debe definir *a priori* un conjunto de destinos con carácter de "experiencia piloto" o "destinos principales".

Del trabajo con el todo podrá surgir, con un adecuado tratamiento de los indicadores, que ciertas localidades pueden considerarse "destinos turísticos" y tales otras "destinos emergentes", e inclusive algunas podrían llegar a ser hoy "no turísticas" pero mañana variar su condición (Mancini y Pérez, 2000).

Otra cuestión a tener en cuenta es la ***asignación espacial*** de la información disponible. En muchos casos los datos se refieren a una superficie determinada, como es el caso de las unidades político–administrativas (provincias, departamentos y partidos); en estos casos decimos que contamos con *información areal*.

En otras oportunidades la información se refiere a localidades censales, que se presentan como puntos en un mapa; entonces la denominamos *información puntual*. También existe la *información lineal,* referida por ejemplo a las rutas o los cursos fluviales, pero es menos común en este tipo de estudios. Ahora bien, pretender compatibilizar la información areal con la puntual suele generar no pocos trastornos y puede inclusive devenir en verdaderos desaguisados cuasi-científicos.

Asimismo, la adecuada utilización de un sistema de indicadores en la planificación y gestión de la calidad turística, debería contribuir al logro de los

siguientes objetivos:

- Mejorar la toma de decisiones en materia de desarrollo turístico sustentable.
- Servir de alerta temprana ante problemas emergentes.
- Evaluar el impacto de distintos planes y actividades de gestión.

No existe un sistema de indicadores perfecto, y su eficiencia depende de los fines que se persigan, pero su implementación constituye el camino más idóneo para diagnosticar, evaluar y corregir la planificación y la gestión de la sustentabilidad turística y por ende de su calidad.

La necesidad de un sistema de indicadores turísticos para la República Argentina

En el caso particular de la Argentina, en la práctica resultaría sumamente inapropiado elaborar una base de datos de indicadores a partir de una división territorial basada en los municipios o gobiernos locales, en primer lugar porque en once provincias del país los mismos son colindantes pero en las restantes doce no lo son, dejando amplios territorios rurales, junto con la población que los habita, fuera de toda jurisdicción local.

Por otra parte, en cuatro de las provincias: Buenos Aires, La Rioja, Mendoza y San Juan, los municipios se asimilan a los departamentos, y entonces pueden ser de enormes dimensiones y contener a numerosas localidades, como Malargüe o San Rafael en la provincia de Mendoza, que superan en superficie a la provincia de Tucumán. ¿Cómo identificamos al destino Las Leñas dentro de los 41.000 km² del municipio de Malargüe?

Del mismo modo, hay provincias que tienen un gran número de gobiernos locales, como Córdoba, que tiene 428, mientras que la provincia de Santa Cruz, con mayor superficie, tiene sólo 14 municipios, y Tierra del Fuego apenas 3. Asimismo, hay municipios con más de un millón de habitantes, mientras otros no llegan al centenar. Imaginemos calcular la mortalidad infantil para un municipio donde nacen dos o tres bebés por año. Si falleciera un bebé tendríamos el valor más alto del planeta (500 ‰ ó 333 ‰), pero si no falleciera ninguno tendríamos el más bajo (0 ‰).

Por último, hay gobiernos locales de muy distintas categorías y con las más variadas denominaciones: municipios, municipios rurales, comunas, comunas rurales, comisiones de fomento, comisiones municipales, comisionados municipales, etc. Su organización política y su grado de autonomía suele ser también muy disímil y lo mismo ocurre con los niveles de participación de la ciudadanía.

A esto se suma que el volumen de información disponible respecto a los casi dos mil municipios o gobiernos locales es muy heterogéneo y en buena parte de ellos prácticamente inexistente, tal como puede comprobarse al visitar la página web del Ministerio del Interior de la Nación.

Por si esto fuera poco, cuando se intenta definir indicadores areales de tipo ambiental, tales como porcentaje de la superficie del municipio cubierta por bosque nativo, o porcentaje de la superficie del municipio correspondiente a áreas naturales protegidas (Schlüter et al, 1997), suele encontrarse que muchos municipios no tienen ejido rural y, peor aún, no hay información oficial sobre su superficie. Para colmo, en el propio municipio, las autoridades en general no conocen la superficie del ejido y a veces ni siquiera tienen un plano con sus límites para poder estimarla.

Es por ello que nos permitimos sugerir que, sin abandonar las bases de “destinos principales” con las que se trabaja actualmente en la SECTUR, se incorpore una ***base areal por departamentos y partidos***, que permitirá seguramente alcanzar en buena forma no sólo un mapa sino un Atlas de Sustentabilidad Turística.

Con dicha información automáticamente se podrían cubrir los niveles provincial, regional y nacional. Esta base areal debería complementarse con la base puntual correspondiente a las localidades censales.

En síntesis, la utilización de las divisiones territoriales adoptadas por el INDEC, el organismo oficial que elabora y concentra la información estadística sobre el territorio nacional a distintas escalas, debería ser el primer paso hacia la ambiciosa meta de un sistema único de indicadores para toda la Argentina.

En consecuencia, consideramos que el éxito en la implementación de un Sistema Básico de Indicadores de Sustentabilidad Turística (IST) depende de una correcta ***elección de las unidades espaciales*** para las cuales se desagrega la información.

A la vez, la complejidad del hecho turístico, que conjuga atractivos por lo general ampliamente distribuidos con sistemas de soporte eminentemente concentrados en los destinos, plantea la necesidad de utilizar dos tipos distintos y complementarios de unidades espaciales, uno territorialmente inclusivo: la división departamental, que permite el agrupamiento en los niveles superiores: provincias, regiones de planificación, Nación; y la otra por localidades censales, especialmente apta para la comparación de los destinos.

En síntesis, y en función de todo lo anteriormente expuesto, un buen ***sistema de indicadores turísticos aplicable a la República Argentina*** debería cumplir con los siguientes requisitos:

- Poder elaborarse a partir de información disponible, es decir información que actualmente se produce y se actualiza periódicamente.

- Ser universales, o sea que puedan calcularse para todas las unidades espaciales.
- Ser aplicables a distintas escalas: nacional, regional, provincial y departamental, y en lo posible también por localidades y para corredores turísticos (SECTUR - CFI, 2005).
- Cubrir de manera equilibrada los cuatro grandes subsistemas a saber: ambiental, económico, socio–cultural y político–institucional.
- Incluir indicadores tanto para los atractivos turísticos como para los sistemas de soporte, e inclusive para la interacción entre unos y otros.

Agradecimientos

Los autores desean agradecer a la Prof. Teresa Maestrello por su revisión crítica del abstract y al estudiante Christian Aquino (UBA) por sus búsquedas bibliográficas.

Referencias

Albanesi P. N.; Pascale J. C. 2003. Turismo y patrimonio arquitectónico. *Congreso Nacional de Geografía*, pp. 29-36. Bahía Blanca, GÆA.

Amadasi E. (Comp.). 1999. *Política turística argentina.* Buenos Aires, LADEVI.

Ascanio A. 1994. Impacto del turista no residente en la economía local. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 3(2). Buenos Aires, CIET.

Báez A. 1993. Turismo sostenible. *VI Congreso Nacional de Turismo. Ponencias.* San José de Costa Rica, CANATUR.

Balestreri Rodríguez A. 1997. *Turismo. Desenvolvimiento local.* Sao Paulo, Hucitec.

Balestreri Rodríguez A. 1999. Turismo rural y desarrollo local, *Taller Científico Internacional: El turismo en el desarrollo regional y local. Ponencias.* La Habana.

Bernard A.; Domínguez P.; Burguete E. 1996. Percepción de calidad en el servicio según la opinión del cliente. *Estudios y Perspectivas en Turismo.* Buenos Aires, CIET.

Bosch Camprubi R. 1998. *Turismo y medio ambiente*, Centro de Estudios R. Arces, Madrid.

Boullón R. 1991. *Planificación del espacio turístico.* México D. F., Trillas.

Boullón R. 1993. *Calidad turística en la pequeña y mediana empresa.* Buenos Aires, Ediciones Turísticas, Colección Temas de Turismo.

Buchinger M.; Mozo Morrón T. 1988. *Turismo y recursos naturales.* Bogotá, Incora.

Carbajal D. B.; Jimenez L. R.; Sánchez D. C.; Acosta M. Z. 2006. Turismo didáctico cultural: hacia un modelo conceptual. *Congreso Nacional de Geografía,* pp. 59–70. Jujuy, GAEA.

CEPAL. 1991. *El desarrollo sustentable: transformación productiva, equidad y medio ambiente.* Santiago de Chile, Centro de Estudios para América Latina.

Gnemmi H. 1997. *Puntos de vista sobre la preservación del patrimonio arquitectónico y urbano.* Córdoba, Eudecor.

Gudynas E. 1999. *Desarrollo sostenible, globalización y regionalismo.* La Paz, CIDES; UMSA.

Gudynas E. 2002. *Ecología, Economía y Ética del Desarrollo Sustentable.* Buenos Aires, Ediciones Marina Vilte.

Gutiérrez Roa J. et al. 1993. *Recursos Naturales y Turismo.* México D. F., Limusa.

Leff E. 1994. *Ecología y capital. Racionalidad ambiental, democracia participativa y desarrollo sustentable.* México D. F., Siglo XXI.

Magaz M. C. 1996. Patrimonio y Turismo. *Signos Universitarios.*15(29): 119-131. Buenos Aires, USAL.

Mancini M.; Pérez L. A.; Pérez A. 1998. Evaluación del impacto económico del turismo. Caso San Martín de los Andes. *Estudios y Perspectivas en Turismo.* Buenos Aires, CIET.

Mancini M.; Pérez A. 2000. Evaluación económica del turismo. Economías turísticas vs. Economías no turísticas. *Estudios y Perspectivas en Turismo*. Buenos Aires, CIET.

Mcintosh R.; Gouldner Ch.; Ritchie J. R. B. 1999. *Turismo. Planeación, administración y perspectivas.* México D. F., Limusa - Wiley.

Meadows, D. H.; Meadows, D. L; Randers, J.; Behrens III, W. W. 1972. *The limits to growth.* New York, Universe Books. (Traducción: México D. F., FCE, 1972, 255 pp.)

Molina S. 1994. *Turismo y ecología.* México D. F., Trillas.

Naciones Unidas. 1992. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio*

Ambiente y Desarrollo. Santiago de Chile, UN – CNUMAD – Programa 21.

Naciones Unidas. 2005. *Objetivos de desarrollo del milenio: una mirada desde América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile, UN.

Ochoa M. E. 2004. Capacidad de carga turística. *Primer Seminario Argentino de Geografía Cuantitativa,* 13 pp. Buenos Aires, UBA; Planetario de la Ciudad de Buenos Aires.

OMT. 1997. *Lo que todo gestor turístico debe saber: Guía práctica para el desarrollo y uso de indicadores de turismo sostenible.* Madrid, Organización Mundial del Turismo.

OMT. 1999. *Agenda para planificadores locales. Turismo sostenible y gestión municipal.* Madrid, Organización Mundial del Turismo.

OMT. 2000. *Taller de indicadores de sostenibilidad en turismo para los países de Sudamérica.* Madrid, Organización Mundial del Turismo.

OMT. 2005. *Indicadores de desarrollo sostenible para los destinos turísticos – Guía práctica.* Madrid, Organización Mundial del Turismo.

PNUD. 2003. *Informe sobre desarrollo humano*. Madrid, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo; Mundi – Prensa.

PNUMA. 2003. *Ética, vida, sustentabilidad.* New York, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

Quiroga Rayém, J. 2001. Indicadores de sostenibilidad ambiental y de desarrollo sostenible: estado del arte y perspectivas. Santiago de Chile, CEPAL, 106 pp.

Riechmann, J. 2000. *Ensayos sobre ecología, ética y tecnología.* Madrid, Catarata.

Rotler P.; Bowen J.; Makens J.; Rufin Moreno R.; Reina Paz M. D. 2002. *Marketing para turismo*, New Jersey, Pearson – Prentice Hall, 3º edición.

Sánchez D. C.; Acosta M. Z.; Carbajal D. B.; Jimenez L. R. 2005a. Un modelo de desarrollo turístico regional sustentable. *Congreso Nacional de Geografía,* pp. 305–316. Azul, GAEA.

Sánchez D. C.; Carbajal D. B.; Jimenez L. R.; Acosta, M. Z. 2005b. Crecimiento turístico y deterioro ambiental: el caso de Puerto Madryn. *Breves Contribuciones del Instituto de Estudios Geográficos*, 17: 79-122. San Miguel de Tucumán, UNT.

SAYDS. 2005. *Sistema de indicadores de desarrollo sostenible República Argentina*. Buenos Aires, Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

Schlüter R.; Prieto L; Berthelot M.; Prieto M. 1997. *Áreas protegidas y turismo en la Argentina.* Buenos Aires, CIET.

SECTUR; CFI. 2005. *Turismo 2016 – Argentina. Plan Federal Estratégico de*

Turismo Sustentable. Buenos Aires, Secretaría de Turismo; Consejo Federal de Inversiones.

The World Commission on Environment and Development. 1987. *Our common future*. Oxford (United Kingdom), 400 pp.

Universidad de Alicante. 2001. *Planificación y gestión del desarrollo turístico sostenible: Propuesta para la creación de un sistema de indicadores*. Alicante, Instituto de Geografía.

Vasconi M. 1995. *Geografía del turismo y planificación espacial en Argentina*, Buenos Aires, Centro de Investigaciones y Capacitación Empresaria, Cuaderno Nº 2.

Vera F. (Coord.) 1997. *Análisis territorial del turismo. Una nueva geografía del turismo.* Barcelona, Ariel, Geografía.

Vera F.; Dávila Linares M. 1995. Turismo y patrimonio histórico - cultural. *Estudios Turísticos*, 126: 161-178. Madrid.

UN SISTEMA DE INDICADORES DE DESARROLLO TURÍSTICO (SIDT) EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

SÁNCHEZ Darío C. – JIMENEZ Laura R. – LEMA Carlos A.

Resumen

En diciembre de 2011 se firmó, entre el CONICET y el Ministerio de Turismo de la Nación, un Convenio con el objeto de poner en marcha un Sistema de Indicadores de Desarrollo Turístico (SIDT). Este SIDT, asociado a un SIG, deberá convertirse en una herramienta para la gestión y el diseño de políticas a distintas escalas territoriales. El trabajo en realización servirá de marco teórico – metodológico para posteriores aportes superadores. En esta primera etapa se han fijado como requisitos de los indicadores una periodicidad mínima anual y una desagregación territorial, al menos, en las regiones turísticas del Plan Federal. Se evaluaron y definieron de manera consensuada más de cien indicadores distribuidos en cinco ejes temáticos: Movilidad social y acceso al turismo, Desempeño económico y social, Ordenación y control del espacio turístico, Diversificación y estructuración de productos turísticos y Accesibilidad y conectividad por medios de transporte.

Palabras claves: sistemas de indicadores, desarrollo turístico sostenible, niveles territoriales de análisis, ciencia y gestión, República Argentina.

A SYSTEM OF INDICATORS OF TOURIST DEVELOPMENT (SITD) IN THE ARGENTINE REPUBLIC

Abstract

In December 2011 it was signed, between the CONICET and the Department of Tourism of the Nation, an Agreement in order to start a System of Indicators of Tourist Development (SITD). This SITD, associated with a SIG, will have to turn in a tool for the management and the design of policies to different territorial scales. The work in accomplishment will be used as theoretical - methodological frame for later contributions. In this first stage have been fixed as requirements of the indicators a minimal annual periodicity and a territorial disaggregation, at least, in the tourist regions of the Federal Plan. There were evaluated and defined, in an agreed by consensus way, more than hundred indicators distributed in five thematic axes: Social mobility and access to the tourism, Economic and social performance, Arrangement

and control of the tourist space, Diversification and structure of tourist products and Accessibility and connectivity for means of transport.

Key words: systems of indicators, tourist sustainable development, territorial levels of analysis, science and management, Argentine Republic.

Hacia la cuantificación del desarrollo turístico sostenible

El diseño e implementación de sistemas de indicadores territoriales para el desarrollo turístico (SIDT) es una tarea por demás compleja: implica fusionar los conocimientos científicos, muchas veces excesivamente académicos o teóricos, con las necesidades y preocupaciones de quienes realizan la gestión del desarrollo turístico en los más altos niveles de la administración pública; confrontar los conocimientos teóricos con la práctica de la gestión, y los mejores indicadores con los posibles, aquellos que pueden alcanzarse con la información realmente disponible. En esta sociedad estratégica entre la ciencia y la política ambas deben ceder posiciones, y a la vez las dos se benefician del contacto con la otra, pero es de esperar que sea la propia comunidad la mayor beneficiaria.

A partir de la *Cumbre de la Tierra* de Río de Janeiro (CNUMAD 1992), con la conformación del Comité de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (UNCSD), se planteó la necesidad de cuantificar las distintas problemáticas implicadas en el desarrollo sostenible, a los efectos de poder monitorear y evaluar los eventuales progresos.

Dicha Comisión produjo, en 1995, la primera lista de indicadores de desarrollo sostenible (UNCSD 1995), integrada por 134 indicadores agrupados en cuatro dimensiones: económica, social, ambiental e institucional.

Seis años más tarde, una nueva lista redujo el número a 58 indicadores (UNCSD 2001). A la vez, en su séptima reunión, el UNCSD recomendó a las organizaciones continentales y a los gobiernos nacionales trabajar, con el apoyo y la asistencia técnica de Naciones Unidas y sus organismos especializados, en la elaboración de sistemas de indicadores de sostenibilidad para los más variados ámbitos de gobierno, entre los que no escapaba, por supuesto, la actividad turística.

En consonancia, la Organización Mundial del Turismo (OMT) planteó en distintos documentos que los indicadores son instrumentos que proporcionan información adecuada para la toma de decisiones y que conducen a la mejora de la gestión y la planificación, instando a su utilización sistemática y periódica.

Además, la OMT expresó que los indicadores deben integrarse en procesos de planificación, gestión y monitoreo (Vera et al. 2001), a la vez que deben compartirse con las organizaciones privadas, con el sector científico, etc., posibilitando una participación amplia en el proceso de toma de decisiones. Por último, planteó asimismo que los indicadores son beneficiosos para los destinos

turísticos, al facilitar la información a los potenciales inversores (OMT 2005).

Paralelamente, la OMT avanzó en el diseño de una metodología para establecer *indicadores de turismo sostenible*. Un grupo de trabajo condujo investigaciones en destinos turísticos de varios países, como Holanda, Canadá, Estados Unidos, México e inclusive Argentina, y a partir de ellas se definió un conjunto de indicadores clave, un listado de indicadores suplementarios para destinos específicos, y una metodología para su elaboración, todo lo cual fue publicado en la *Guía práctica para el desarrollo y uso de indicadores de turismo sostenible* (OMT 1997).

A partir de esta experiencia, la OMT llevó a cabo cuatro talleres continentales con el objeto de mostrar la aplicación de los indicadores a los gestores y administradores del turismo, los dos primeros en Hungría y México en 1999 y los dos últimos en Sri Lanka y Villa Gesell en 2000.

Existen numerosos ejemplos internacionales respecto a la aplicación exitosa de indicadores en diferentes niveles de la administración pública. Por ejemplo, en México se utilizan indicadores para cuantificar el impacto ambiental de los servicios turísticos privados desde hace mucho tiempo (FONATUR 1996). Otro caso es el del Instituto Costarricense de Turismo, que viene trabajando desde hace años en un sistema de certificación para la sostenibilidad turística (Costa Rica 1997).

A la vez, entre los gobiernos locales un caso paradigmático es el del ayuntamiento de Calviá (2003), en Mallorca, que elaboró un *Sistema Local Integrado* por 27 campos de referencia y 775 indicadores para su medición y monitoreo. Entre las ONG se puede citar al *Groupe de Développement*, una organización francesa que, con el apoyo de la Unión Europea y la OMT, estableció indicadores de evaluación para operadores turísticos con el objetivo de integrarlos en las políticas de desarrollo turístico.

Asimismo, en el ámbito privado merece destacarse la labor del grupo TUI (2008), que estableció una serie de criterios ambientales para la selección de sus socios, y monitorea a través de encuestas e indicadores el desempeño ambiental en hoteles y destinos, otorgando premios a los mejores. Este grupo promueve sistemas de certificación como el Programa Bandera Azul (OMT, PNUMA y FEEE 1996).

Los buenos indicadores: características y clasificaciones

Se denomina *indicadores* a ciertas expresiones, cuantitativas o cualitativas, que relacionan variables o atributos estadísticos con el objeto de proveer información oportuna, adecuada, confiable y comparable para el análisis y el monitoreo de una determinada problemática.

Asociados a la planificación, los indicadores han sido definidos como *signos*

respecto al estado de situación, a los factores de riesgo, a las fortalezas y debilidades, a los efectos o impactos de la gestión, a la necesidad de intervención, etc., y entonces no deben entenderse como un fin en sí mismo sino como instrumentos de un proceso continuo de medición – interpretación – intervención – impacto que debe repetirse de manera iterativa.

Un buen indicador es, en general, el resultado cuantitativo de relacionar dos o más variables estableciendo porcentajes o cocientes que permiten realizar comparaciones.

Existe amplio consenso respecto a las ventajas de contar con un SIDT, algunas de ellas son:

- ✓ Aportar precisión en el enunciado de objetivos y metas, al poder cuantificarlas.
- ✓ Brindar conocimientos respecto a los nexos entre el turismo y las problemáticas ambientales, económicas, socio-culturales y político-institucionales.
- ✓ Permitir, en particular, la evaluación del impacto ambiental de la actividad turística.
- ✓ Mejorar la toma de decisiones, reduciendo riesgos y costos; medir para enfrentar los problemas "sobre una base sólida y desde una óptica común" (OMT 2000).
- ✓ Ayudar a prevenir problemas emergentes a partir de una detección temprana.
- ✓ Permitir evaluar el impacto de la gestión, posibilitando adoptar medidas correctivas.
- ✓ Contribuir a evaluar progresos en el camino al desarrollo turístico sostenible.
- ✓ Favorecer la mejora continua como resultado del monitoreo sistemático.
- ✓ Fomentar la responsabilidad en la toma de decisiones, al suministrar información fidedigna a los distintos actores sociales vinculados con la actividad.
- ✓ Cuantificar el estado de situación de cada destino: factores de riesgo, fortalezas, debilidades y posicionamiento respecto a vecinos y competidores.
- ✓ Mejorar y ampliar la información turística nacional, unificando criterios de medición.
- ✓ Posibilitar la elaboración de un *Mapa de Sostenibilidad Turística* y un *Diagnóstico de Competitividad Relativa de Destinos*.

La definición de un SIDT debe realizarse de manera participativa y con el aporte científico.

La OMT (2005) sugirió cinco criterios para la selección de los indicadores; no obstante, nosotros consideramos que deben cumplir con las siguientes características:

- ✓ *Claridad:* deben ser comprensibles para los eventuales usuarios.
- ✓ *Rigurosidad:* no deben dar lugar a distintas interpretaciones o subjetividades.
- ✓ *Pertinencia:* deben responder a una cuestión específica de manera contundente.
- ✓ *Factibilidad:* la información debe poder obtenerse sin mayores dificultades.
- ✓ *Credibilidad:* las fuentes deben ser fiables y los datos confiables y objetivos.
- ✓ *Comparabilidad:* deben poder cotejarse en el tiempo y para distintos destinos.
- ✓ *Representatividad:* deben ser bien representativos de su temática específica.
- ✓ *Sensibilidad:* tienen que mostrar una importante variabilidad o dispersión.
- ✓ *Valor predictivo:* deben servir como alerta temprana para la toma de decisiones.
- ✓ *Integrabilidad:* deben poder combinarse con otras herramientas de la planificación y la gestión, como modelos matemáticos, cartografía, SIG, etc.
- ✓ *Aplicabilidad:* deben ser fácilmente aplicables a la planificación y a la gestión.

Según la metodología utilizada para su definición, la literatura divide los indicadores en:

Indicadores cuantitativos:

- ✓ *Valores absolutos* o cantidades.
- ✓ *Proporciones:* relacionan dos conjuntos de datos.
- ✓ *Porcentajes:* relacionan el dato con un total, una referencia o una medida anterior.

Indicadores cualitativos y normativos:

- ✓ *Índices de categorías:* describen el estado o la situación relativa a partir de una clasificación, generalmente de un organismo internacional.
- ✓ *Indicadores normativos:* están relacionados con elementos de la gestión y la actividad turística (son binarios: presencia – ausencia, si – no).
- ✓ *Indicadores nominales:* son esencialmente etiquetas o certificaciones.
- ✓ *Indicadores basados en encuestas:* pueden expresarse en valores absolutos o en porcentajes, pero cuantifican datos esencialmente cualitativos.

Asimismo, se consideran distintos *tipos de indicadores turísticos*:

- ✓ Indicadores de diagnóstico o de situación.
- ✓ Indicadores de proceso o desempeño.
- ✓ Indicadores de alarma o alerta temprana.
- ✓ indicadores de presión o estrés sobre el sistema.
- ✓ Indicadores de impacto o consecuencia en el entorno.
- ✓ Indicadores de esfuerzo de gestión o Indicadores de costos.
- ✓ Indicadores de resultado o producto final o Indicadores de respuesta.

No obstante, en nuestra propuesta metodológica consideramos la siguiente clasificación:

- ✓ *Indicadores de estado de la problemática:* muestran la situación en el presente.
- ✓ *Indicadores de dinámica o cambio:* muestran el desempeño a través del tiempo.
- ✓ *Indicadores de vulnerabilidad natural:* muestran los riesgos y las limitaciones vinculadas con los hechos y procesos de la naturaleza.
- ✓ *Indicadores de presión antrópica:* muestran los riesgos y las limitaciones vinculadas con los hechos y procesos en los que interviene la acción humana.
- ✓ *Indicadores de respuesta institucional:* muestran el resultado de la acción de los gobiernos y las ONG. (Sánchez 2009)

La necesidad de un SIDT para la República Argentina

En la presentación del Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS), se recuerda el mandato constitucional que en su artículo 41 expresa: “Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo.

El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley. Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambiental. Corresponde a la Nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias, las necesarias para

complementarlas, sin que aquellas alteren las jurisdicciones locales".

Asimismo, los siguientes objetivos específicos del PFETS manifiestan ese compromiso con el desarrollo turístico sostenible:

- ✓ Implementar un modelo de desarrollo turístico respetuoso del ambiente natural que satisfaga las necesidades presentes, sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las propias.
- ✓ Lograr una mayor calidad de vida para los habitantes de la Argentina, garantizando el respeto a la cultura, la identidad y los valores de las comunidades anfitrionas.
- ✓ Desarrollar una cultura de la mejora continua hacia la excelencia, basada en el compromiso de todos los actores y en la renovación de los métodos de gestión y producción, alineándolos a los objetivos estratégicos de la calidad.
- ✓ Propiciar la generación y distribución equilibrada de la renta turística interna y de los excedentes económicos internacionales generados por el turismo receptivo, creando al mimo tiempo oportunidades de desarrollo económico y social para las generaciones venideras. (Argentina 2011)

Para alcanzar un desarrollo turístico sostenible, es necesario amalgamar los planes estratégicos y las políticas públicas en sus distintos niveles jurisdiccionales, con las planificaciones de las cámaras empresarias y los agentes privados, integrando a unos y otros en un sistema de gestión que facilite la producción periódica de información pertinente y fiable, así como su tratamiento estadístico, su representación gráfica y cartográfica, su interpretación y su libre acceso, para beneficio de toda la comunidad.

Para el logro de tan magno objetivo se hace imprescindible el desarrollo de un SIDT apoyado en un SIG. A partir de un primer convenio CONICET - MINTUR se ordenaron los avances realizados en procura de definir un sistema de indicadores para los destinos turísticos de la Argentina (Sánchez 2009), antecedente único en su tipo a escala de país (Vera 2011:367-368).

Hoy, el MINTUR, que a través de su Subsecretaría de Desarrollo Turístico ha venido trabajando durante los últimos años en el diseño de un SIG *ad hoc*, considera que es el momento oportuno para llevar adelante la implementación de un SIDT, el cual podrá asociarse a las metas proyectadas por el PFETS para el año 2020 (Argentina 2011).

Objetivos de la labor iniciada

El objetivo general del presente Convenio es pergeñar un SIDT que de cuenta del desarrollo turístico en la República Argentina y se conviertan en una herramienta para la planificación estratégica, la gestión pública, privada y

académica, la toma de decisiones y el diseño de políticas a distintas escalas territoriales. Entre los objetivos específicos podemos destacar:

- ✓ Proponer un SIDT asociado a un SIG, a los efectos de que sirva de marco teórico – metodológico para posteriores aportes superadores.
- ✓ Desarrollar y sistematizar una metodología de trabajo definiendo distintas escalas geográficas y un sistema de indicadores para cada una de ellas.
- ✓ Aportar a la construcción de una herramienta de diagnóstico y monitoreo permanente para la planificación del turismo a escala nacional, regional, provincial y local, en compatibilidad con el PFETS.
- ✓ Contribuir al acervo de la ciencia aplicada y a la formación de recursos humanos especializados en la investigación y el análisis de una problemática tan compleja y multidisciplinaria como la que vincula el turismo con el ambiente y la sociedad.
- ✓ Producir conocimientos científicos que puedan ser utilizados por los poderes públicos para reducir las desigualdades socio-territoriales a distintas escalas y alcanzar un desarrollo turístico sostenible.

Entre las características de los indicadores a definir, se consideraron las siguientes:

- ✓ Ser útiles para el análisis de problemáticas ambientales, sociales, culturales, económicas, políticas, etc.
- ✓ Responder a las características sugeridas por la OMT: claros, rigurosos, pertinentes, factibles, creíbles, comparables, representativos, predictivos, integrables y aplicables.
- ✓ Incluir de manera equilibrada las dimensiones ambiental, económica, sociocultural y político-institucional.
- ✓ Brindar información para el territorio nacional a distintas escalas geográficas: Nación, regiones, provincias, departamentos, localidades, etc.
- ✓ Aprovechar, en una primera etapa, información disponible, es decir, que actualmente se produce y se actualiza periódicamente.
- ✓ Ser universales, es decir que puedan calcularse para todas las unidades territoriales.
- ✓ Asegurar la calidad de la información involucrada, recurriendo a estadísticas oficiales y revisando y controlando la metodología para su producción.
- ✓ En lo posible ser calculables para distintos momentos del año, ya que la disminución de la estacionalidad es un factor de desarrollo al mejorar la calidad de los empleos.

A la vez, se consideró la inclusión, en la medida de lo posible, de distintos tipos de indicadores a saber: captación (indicadores de estado expresados en valores absolutos), traslación (indicadores de movimientos internos), distribución equitativa, alerta temprana, presión antrópica, vulnerabilidad natural, rentabilidad de inversiones, impacto de gestión, etc.

El Plan de Trabajo y sus etapas

El Plan de Trabajo consta de cinco etapas y un conjunto de tareas a saber:

Etapa 1: Relevamiento

- ✓ Relevar de manera exhaustiva las fuentes de información territorial disponibles en ámbitos nacionales, provinciales y locales, tanto públicos como privados.
- ✓ Recopilar las fuentes cartográficas y las imágenes satelitales necesarias para las etapas posteriores de la investigación.

Etapa 2: Producción

- ✓ Definir un conjunto de Indicadores de Desarrollo Turístico (IDT) que pueda constituir un sistema básico a ser mejorado y ampliado.
- ✓ Diseñar la metodología para la evaluación de los IDT, las fichas descriptivas correspondientes a cada uno de ellos y las escalas de interpretación.
- ✓ Aplicar los indicadores utilizando distintos niveles espaciales de análisis.

Etapa 3: Representación

- ✓ Diseñar las bases cartográficas para los niveles de análisis regional, provincial, departamental y por localidades o destinos.
- ✓ Realizar el vuelco cartográfico de los resultados obtenidos, en el SIG desarrollado por la Dirección de Desarrollo Turístico de la Nación.

Etapa 4: Interpretación

- ✓ Interpretar los resultados alcanzados para los distintos niveles territoriales de análisis, atendiendo a las necesidades de los múltiples usuarios del sistema.

Etapa 5: Documento Final

- ✓ Preparar y redactar un documento final que sintetice los resultados de la Primera Etapa del proyecto, atendiendo a las necesidades de los múltiples usuarios.

Los usuarios del sistema serán los siguientes:

En el corto plazo:

- ✓ Funcionarios y técnicos del MINTUR.
- ✓ Funcionarios y técnicos de organismos provinciales y municipales de turismo.

En el mediano y largo plazo:

- ✓ Actores del sector privado: cámaras del sector, operadores turísticos, prestadores de servicios, etc.
- ✓ Investigadores científicos, doctorandos, docentes y estudiantes.

Los resultados esperados pueden sintetizarse de la siguiente manera:

- ✓ Primera Etapa del SIDT de la República Argentina.
- ✓ Módulo del SIDT que contendrá como mínimo, para cada indicador: nombre del indicador, descripción, alcance, fórmula, relación con objetivos del PFETS, relevancia para la toma de decisiones, definición de las variables que componen el indicador, cobertura o escala de aplicación del indicador, fuente de los datos, disponibilidad, credibilidad, comparabilidad, periodicidad, período disponible, requisitos de coordinación inter-institucional para la captura de los datos.
- ✓ Tablas estadísticas con los valores de los indicadores para distintos niveles territoriales de análisis, las cuales brindarán la posibilidad de realizar análisis bivariados y multivariados.
- ✓ Cartografía temática SIG para todos aquellos indicadores que pudieran obtenerse por provincias, departamentos, localidades y destinos.
- ✓ Mejora en la toma de decisiones en materia de desarrollo turístico sostenible.
- ✓ Evaluación del impacto de políticas turísticas municipales, provinciales y nacionales, así como del propio PFETS.

Primeros resultados

Convocados por la Subsecretaría de Desarrollo Turístico de la Nación hacia el mes de octubre de 2010, a partir de un pre-proyecto elaborado por Darío César Sánchez se desarrollaron, durante 2011, múltiples reuniones de trabajo con autoridades, funcionarios y profesionales de la misma, tendientes a consensuar los objetivos del presente convenio, establecer un primer listado de indicadores y elaborar el correspondiente plan de trabajo para la ejecución del proyecto

definitivo.

Del fructífero intercambio surgieron sucesivas propuestas, las cuales presentadas ante funcionarios y profesionales para su validación se fueron enriqueciendo y complementando con la intervención y el aporte de nuevos actores. Paralelamente, el borrador del Convenio y su Anexo sufrieron sucesivos ajustes, y la firma del mismo se concretó finalmente con fecha 7 de diciembre de 2011.

Mediante el Acta de la Reunión de Representantes Técnicos Nº 1, firmada el 21 de junio del presente, se estableció como fecha de inicio formal de las tareas del equipo del GRUTUS (IMHICIHU – CONICET) el día 13 de febrero de 2012. En términos generales podemos afirmar que los resultados alcanzados hasta el presente superan los planteados en el Plan de Trabajo respectivo, sobre todo en cuanto al número de indicadores establecidos.

En tal sentido debemos dejar claramente expresado el apoyo recibido por parte de los representantes técnicos del MINTUR, así como de un buen número de agentes del mismo cuyo inestimable aporte en ideas y horas de trabajo contribuyó al presente logro colectivo.

No existe un número ideal de indicadores para un SIDT; no obstante, se definió un número bastante superior a cien, el cual se está terminando de ajustar intentando involucrar de manera equilibrada los aspectos ambientales, sociales y económicos que hacen a la actividad turística.

Es muy importante que el esfuerzo económico de producción, tratamiento estadístico, representación gráfica y cartográfica e interpretación de resultados pueda ser sostenible en el tiempo. Habiendo finalizado la etapa de relevamiento, hasta el momento se evaluaron y definieron de manera consensuada 101 indicadores que resultan de la información producida en el MINTUR.

Los mismos se hallan distribuidos en 5 ejes temáticos a saber:

1: *Movilidad social y acceso al turismo*: accesibilidad al turismo por quintiles de ingreso y región, utilización de complejos de turismo social, etc.

2: *Desempeño económico y social*: ingresos turísticos, eficiencia del modelo turístico, competitividad, inversión privada, estacionalidad, concentración territorial, contribución social, cantidad y calidad del empleo generado, etc.

3: *Ordenación y control del espacio turístico*: densidad turística, prioridad pública, inversión pública, calidad, accesibilidad para personas con movilidad reducida, protección del territorio, gestión ambiental, seguridad pública, etc.

4: *Diversificación y estructuración de productos turísticos*: turismo activo, rural, cultural, de deportes, de intereses especiales, de salud, sitios patrimonio de la humanidad, museos, áreas naturales protegidas, playas, etc.

5: *Accesibilidad y conectividad por medios de transporte*: accesibilidad aérea y terrestre (ómnibus, rutas), percepción de accesibilidad por los turistas, etc.

Se ha fijado como requisito que todos los indicadores puedan ser establecidos para cada una de las regiones turísticas y por períodos anuales. No obstante, para una mejor interpretación, la región Buenos Aires se presentará siempre dividida en Ciudad de Buenos Aires y Provincia de Buenos Aires, de manera que las tablas básicas de cada indicador contarán con siete unidades territoriales de análisis.

Por otra parte, en caso de ser factible se definirán también tablas con los valores para las provincias (P), los departamentos y partidos (D) y ciertas localidades o destinos turísticos (L). Del mismo modo, a los efectos de poner en evidencia la estacionalidad de las problemáticas consideradas se obtendrán tablas con valores trimestrales (T) cuando la información así lo permita.

A los efectos de facilitar la interpretación de los resultados, en todos los casos las tablas irán acompañadas del valor para el total del país, que podrá ser una suma o un promedio ponderado, así como los siguientes parámetros estadísticos: promedio o media aritmética, desviación standard, coeficiente de variabilidad, coeficiente de asimetría, coeficiente de curtosis, valor máximo y valor mínimo.

Actualmente el equipo del GRUTUS (IMHICIHU – CONICET) se encuentra en plena etapa de producción, consistente en la aplicación de los indicadores al territorio nacional, con la consiguiente elaboración de las tablas respectivas. Esto se desarrolla bajo la supervisión de los funcionarios y profesionales del MINTUR, en un trabajo de construcción colectiva entre ambos organismos nacionales. Recientemente se ha terminado de definir el modelo de ficha descriptiva para la presentación de cada uno de los indicadores. A continuación se presentan los indicadores ya consensuados.

Ejes e indicadores definidos hasta el momento

Eje 1. Movilidad social y acceso al turismo

Indicadores de accesibilidad al turismo

1.01 - Población que al menos realizó un viaje en el año / Población

1.02 - Viajes realizados / Población

1.03 - Índice de masculinidad de viajes realizados

1.04 - Viajes realizados por hombres / Población de hombres

1.05 - Viajes realizados por mujeres / Población de mujeres

1.06 - Población de 65 años y más que al menos realizó un viaje / Población de

65 años y más

1.07 - Viajes realizados por población de 65 años y más / Población de 65 años y más

1.08 - Población del 1er quintil de ingresos que al menos realizó un viaje / Poblac. 1er quintil

1.09 - Población del 5to quintil de ingresos que al menos realizó un viaje / Poblac. 5to quintil

1.10 - Viajes del 1er quintil de ingresos / Población del 1er quintil de ingresos

1.11 - Viajes del 5to quintil de ingresos / Población del 5to quintil de ingresos

1.12 - Viajes del 1er quintil de ingresos / Viajes totales

1.13 - Viajes del 5to quintil de ingresos / Viajes totales

1.14 - Viajes del 5to quintil de ingresos / Viajes del 1er quintil de ingresos

1.15 - Viajes por ocio del 5to quintil de ingresos / Viajes por ocio del 1er quintil de ingresos

1.16 - Gastos de viaje del 5to quintil de ingresos / Gastos de viaje del 1er quintil de ingresos

Eje 2. Desempeño económico y social

Indicadores de pernoctaciones

2.01a - Pernoctaciones totales estimadas

2.01b - Pernoctaciones totales / Población

2.02 - Pernoctaciones de residentes estimadas

2.03 - Pernoctaciones de no residentes estimadas

Indicadores de ingresos del turismo interno

2.04 - Llegadas estimadas de turistas residentes

2.05 - Gasto estimado total de turistas residentes

2.06 - Gasto promedio estimado de turistas residentes

Indicadores de inversión privada

2.07a - Monto de inversión en alojamientos turísticos inaugurados

2.07b - Monto de inversión en alojamientos turísticos inaugurados de cadenas nacionales

2.07c - Monto de inversión en alojamientos turísticos inaugurados de cadenas internacionales

2.07d - Monto de inversión en alojamientos turísticos inaugurados independientes

2.07e - Monto de inversión privada en alojamientos turísticos inaugurados / Pernoctaciones

2.07f - Crecimiento porcentual de los Establecimientos Hoteleros y Parahoteleros (EHyP)

2.07g - EHyP de cadenas nacionales / Total de EHyP

2.07h - EHyP de cadenas internacionales / Total de EHyP

2.07i - EHyP de cadenas nacionales / EHyP de cadenas internacionales

2.07j - EHyP de empresarios independientes / Total de EHyP

Indicadores de estacionalidad de la demanda

2.08 - Pernoctaciones en el trimestre de mayores pernoctaciones / Total pernoctaciones (%)

2.09 - Pernoctaciones de residentes en el trimestre de mayores pernoctaciones de residentes / Total de pernoctaciones de residentes (%)

2.10 - Pernoctaciones de no residentes en el trimestre de mayores pernoctaciones de no residentes / Total pernoctaciones de no residentes (%)

Indicadores de estacionalidad de la oferta

2.11 - Plazas disponibles el trimestre de menor número / Total de plazas disponibles

Indicadores de estacionalidad de la demanda de trabajo

2.12 - Personal ocupado en ramas del turismo en el trimestre de menor personal ocupado / Personal ocupado en ramas del turismo en el trimestre de mayor personal ocupado

Indicadores de concentración territorial del turismo

2.13 - Índice de primacía: Total de plazas disponibles de la localidad de más plazas disponibles / Total de plazas disponibles

2.14 - Índice de concentración (L2) de los mercados emisores nacionales

2.15 - Índice de concentración (L2) de los mercados emisores internacionales

2.16 - Cociente de concentración de los mercados emisores nacionales e internacionales

2.17 - Pernoctaciones de no residentes / Pernoctaciones de residentes

2.18 - Pernoctaciones de no residentes / Pernoctaciones totales (%)

2.19 - Pernoctaciones de residentes / Pernoctaciones totales (%)

Indicadores de contribución social

2.20 - Gasto del turismo residente / Población

Indicadores de cantidad y calidad de empleo generado por el desarrollo turístico

2.21 - Personal ocupado en las ramas características del turismo / Personal ocupado total

2.22 - Personal ocupado en las ramas características del turismo con nivel terciario o superior / Personal ocupado en las ramas características del turismo

2.23 - Empleo formal en ramas del turismo / Personal ocupado en ramas del turismo

Eje 3. Ordenación y control del espacio turístico

Indicadores de densidad turística

3.01 - Carga turística del destino: Viajeros / Población

Indicadores de inversión pública por jurisdicción

3.02a - Inversión del PNIT (pesos)

3.02b - Inversión del PNIT / Población

3.03 - Monto de Inversión del PNIT / Pernoctaciones totales estimadas

3.04 - Cantidad de Obras Financiadas por el PNIT

3.05 - Crecimiento porcentual de la cantidad de obras financiadas por el PNIT

3.06 - Apoyo económico en pesos para promoción turística.

Indicadores de calidad

3.07 - Cantidad de empresas turísticas distinguidas por el MINTUR

3.08 - Cantidad de empresas turísticas con certificación bajo normas IRAM u otras

Indicadores de protección del territorio

3.09 - Porcentaje de áreas naturales protegidas por región

Indicadores de gestión ambiental

3.10 - Consumo de agua per cápita diario / Consumo mínimo de agua requerido

3.11 - Cantidad de plantas de tratamiento de residuos sólidos

Indicadores de seguridad pública de cada jurisdicción

3.12 - Calificación de la higiene por parte del turismo interno

3.13 - Calificación de la seguridad por parte del turismo interno

3.14 - Número de Delitos

3.15 - Tasa de Delincuencia: Delitos / Población (‰)

3.16 - Delitos / Viajeros (‰)

3.17 - Muertos y heridos en accidentes de tránsito

3.18 - Muertos y heridos en accidentes de tránsito / Población

3.19 - Muertos y heridos en accidentes de tránsito / Viajeros

Eje 4. Diversificación y estructuración de los productos turísticos

Indicadores de inversión pública por tipo

4.01 - Cantidad de unidades de información turística financiadas por el PNIT

4.02 - Cantidad de instalaciones turística financiadas por el PNIT

4.03 - Cantidad de obras para la revalorización del patrimonio financiadas por el PNIT

4.04 - Cantidad de obras de señalética turística financiadas por el PNIT

Indicadores de otros atractivos naturales y culturales

4.05 - Cantidad de sitios designados patrimonio de la humanidad

4.06 - Cantidad de sitios designados Monumento Histórico Nacional

4.07 - Cantidad de museos nacionales

4.08 - Cantidad de áreas protegidas nacionales

Indicadores de realización de actividades turísticas por parte del turismo interno

4.09 - Cantidad de turistas que visitaron la playa / Total de turistas

4.10 - Cantidad de turistas que visitaron museos, monumentos, etc. / Total de turistas

4.11 - Cantidad de turistas que asistieron al teatro, cine, recitales, etc. / Total de turistas

4.12 - Cantidad de turistas que asistieron a discotecas, pubs, etc. / Total de

turistas

4.13 - Cantidad de turistas que visitaron parques nacionales, reservas, etc. / Total de turistas

4.14 - Cantidad de turistas que realizaron caza y/o pesca / Total de turistas

4.15 - Cantidad de turistas que realizaron deportes de aventura / Total de turistas

4.16 - Cantidad de turistas que visitaron espacios rurales / Total de turistas

4.17 - Cantidad de turistas que asistieron a casinos o bingos / Total de turistas

4.18 - Cantidad de turistas que visitaron spas, termas, etc. / Total de turistas

4.19 - Cantidad de turistas que asistieron a actos o fiestas religiosas / Total de turistas

4.20 - Cantidad de turistas que asistieron a espectáculos deportivos / Total de turistas

Indicadores de percepción de los servicios turísticos

4.21 - Calificación de los servicios turísticos en general por parte del turismo interno.

Eje 5. Accesibilidad y conectividad por medios de transporte

Indicadores de percepción del nivel de transporte por parte de los turistas

5.01 - Calificación del acceso al transporte por parte del turismo interno.

Indicadores de accesibilidad aérea

5.02 - Índice de conectividad aérea

5.03 - Índice de suficiencia de vuelos

Indicadores de accesibilidad terrestre por ómnibus

5.04 - Índice de conectividad terrestre a través de la red de ómnibus

5.05 - Índice de suficiencia de ómnibus

Indicadores de accesibilidad terrestre por rutas y autopistas

5.06 - Índice de conectividad terrestre a través de autopistas

5.07 - Índice de suficiencia de rutas y autopistas

5.08a - Longitud de la red vial pavimentada

5.08b - Densidad de la red vial pavimentada

5.09 - Longitud de la red vial nacional

5.10 - Densidad de la red vial nacional (km cada 1000 km²)

Conclusiones y reflexiones finales

La puesta en marcha de un SIDT es, sin lugar a dudas, un paso fundamental para el desarrollo del turismo receptivo en cualquier parte del mundo, ya que permite avanzar en el camino de la calidad turística, contribuyendo a una gestión acertada, tanto del sector oficial como del sector privado.

Al sector oficial le brinda la posibilidad de proteger y fomentar los destinos turísticos, permitiendo realizar una buena gestión del patrimonio turístico, mitigar la estacionalidad, manejar la capacidad de acogida, actuar con rapidez ante emergencias y eventualmente preverlas y evitarlas.

En lo que concierne a las empresas privadas, un SIDT les permitirá avizorar dónde es necesario instalar un nuevo emprendimiento, e inclusive podrá favorecer el diseño de paquetes turísticos más novedosos y atractivos. En síntesis, ambos sectores se verán beneficiados y a la vez podrán contribuir en conjunto a un turismo responsable y sostenible, adoptando las sugerencias de la OMT.

En otras palabras, la implementación de un SIDT a nivel nacional será de gran utilidad para proteger al patrimonio turístico mediante una gestión sostenible de los recursos naturales y culturales, así como para generar nuevas fuentes de ingresos y crear nuevos puestos de trabajo.

Es conveniente no olvidar, tampoco, la desaceleración que la economía mundial ha venido sufriendo en los últimos años, de manera que una retracción en la demanda turística afectará seguramente en mayor medida a los destinos más frágiles en términos de sostenibilidad económica y social. Un SIDT deberá constituirse en tal sentido en una ventaja competitiva respecto a otros países y destinos que no los han desarrollado.

En síntesis, un SIDT es una herramienta necesaria para un desarrollo sostenible y competitivo, ya que puesto a disposición de los organismos públicos de turismo, se transforma en un instrumento para la gestión, en el proceso de toma decisiones y en el diseño de políticas de intervención.

Por supuesto que los indicadores no deben considerarse como un fin en sí mismos, sino como un instrumento estratégico para el desarrollo, en el marco de un proceso de planificación del turismo que tiene por metas la calidad, la competitividad y, como resultado de ambas, la sostenibilidad de los destinos. Hoy más que nunca debe ser tratado el turismo con una base científica, recurriendo a metodologías probadas y objetivas para alcanzar conocimientos sólidos.

El turismo es un campo de conocimiento transversal a muchas disciplinas y ciencias; en su quehacer no está solo, forma parte de una gran familia que incluye la economía, la sociología, la historia, la geografía, la psicología, la antropología, etc., por cuanto no podemos hacer de éste un objeto de estudio aislado e individual, sin considerar la variedad de fenómenos y procesos que lo circundan y se vinculan a él.

Es necesario que en los distintos niveles jurisdiccionales: Nación, provincias y municipios, sea considerado el turismo en sentido amplio, con todas sus implicancias e interrelaciones, como objeto de investigación científica, para obtener conocimientos fundados como paso previo para la planificación estratégica y el diseño de políticas para el sector.

Si, como hemos visto, en el sector privado y en pequeños municipios se han podido aplicar con éxito ambiciosos SIDT, con más razón podrá llevarse a cabo desde un gobierno nacional. En la República Argentina existe la decisión política de llevar adelante el SIDT y de concientizar y motivar a las provincias, los gobiernos locales y los sectores empresarios para que acompañen el esfuerzo, y la tarea ya está en marcha.

Referencias

Argentina (2011) Turismo 2020. Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable. Actualización 2011. Buenos Aires, 304 pp.

Calviá (2003) Calviá Agenda Local 21. Plan de Acción. Calvía, Ayuntamiento de Calviá.

CNUMAD (1992). Programa 21. Santiago de Chile.

Costa Rica (1997) Certificación para la Sostenibilidad Turística. Guía de Aplicación. Manual de Categorización. Instituto Costarricense de Turismo, San José.

FONATUR (1996) Centros integralmente Planeados. México D. F.

OMT (1997) Lo que todo gestor turístico debe saber: Guía práctica para el desarrollo y uso de indicadores de turismo sostenible. Madrid.

OMT (2000) Taller de indicadores de sostenibilidad en turismo para los países de Sudamérica. Informe Final. Villa Gesell, Argentina. Madrid, 71 pp.

OMT (2005) Indicadores de desarrollo sostenible para los destinos turísticos. Guía práctica. Madrid, 544 pp.

OMT, PNUMA y FEEE (1996) Awards for improving the coastal environment: the

example of the blue flag. Madrid.

Sánchez, D. C. (Dir.) (2009) Sistema básico de indicadores de sustentabilidad turística de la República Argentina. Propuesta metodológica. SECTUR, Buenos Aires, 399 pp. http://issuu.com/sectur/docs/indicadores_sustentabilidad_turistica/

TUI (2008) www.tui.com.

UNCSD (1995) Indicators of sustainable development. Framework and methodologies. New York, CSD9. (2º ed.: 2001)

Vera Rebollo, J. F. (Coord.) (2011) Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos. Tirant Lo Blanch, Valencia.

Vera Rebollo, J. F. et al. (2001) Planificación y gestión del desarrollo turístico sostenible: Propuesta para la creación de un sistema de indicadores. Universidad de Alicante, Alicante.

MOVILIDAD SOCIAL Y ACCESO AL TURISMO EN LA ARGENTINA: UN ANÁLISIS DE INDICADORES PARA EL PERÍODO 2006 - 2011

SÁNCHEZ Darío C. – JIMENEZ Laura R. – LEMA Carlos A.

Resumen

En el marco del Convenio vigente entre el Ministerio de Turismo de la República Argentina y el CONICET (IMHICIHU), para crear un Sistema de Indicadores de Desarrollo Turístico Sostenible, se han establecido 167 indicadores, divididos en 5 ejes temáticos. Con ellos se verifica una fuerte tendencia hacia una mayor equidad socioterritorial, comprobándose que entre los viajeros argentinos las mujeres han crecido mucho más que los hombres. La tendencia hacia la equidad se observa también en la población adulta mayor y en sectores de bajos recursos, lo que implica una mayor inclusión social en el acceso al turismo y una consecuente reducción de la brecha social con los sectores con más altos ingresos.

Palabras claves: movilidad social, indicadores turísticos, sustentabilidad, población residente viajera

SOCIAL MOBILITY AND ACCESS TO TOURISM IN ARGENTINA AN ANALYSIS OF INDICATORS FOR THE PERIOD 2006 – 2011

Abstract

According to the existing agreement between the Ministry of Tourism of Argentina and the CONICET (IMHICIHU), 167 Indicators, divided in 5 thematic axes, have been established to create a System of Indicators of Tourism Development, within a conceptual framework of sustainability. A strong trend towards greater territorial equity, as the origin of Argentine travelers, within which the female grows almost twice that the male is verified with them. The trend towards equity correlates in the elderly population and in areas of low income, implying greater social inclusion in access to tourism and a consequent reduction of the social gap with the more affuent sector.

Key words: social mobility, tourist indicators, sustainability, traveller local population

Introducción

Desde su conformación en 2004, el GRUTUS Grupo Turismo Sustentable del IMHICIHU – CONICET, viene trabajando en el desarrollo conceptual de sistemas de indicadores turísticos (Sánchez et al., 2007) y un primer gran esfuerzo en la materia fue una propuesta metodológica presentada a la Secretaría de Turismo de la Nación (Sánchez et al., 2009). Distintos aportes posteriores fueron puestos a consideración de la comunidad geográfica en publicaciones internacionales (Sánchez, 2010, 2011a, 2011b, 2012, 2013; Sánchez et al., 2012).

En 2011 fue firmado un Convenio entre el IMHICIHU – CONICET y el Ministerio de Turismo para la puesta en marcha del Sistema de Indicadores de Desarrollo Turístico (SIDT) de la República Argentina, uno de los componentes del Sistema de Información y Estadística Turística (SIET), en el marco del Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS).

A lo largo de dos años de intensa labor se establecieron de manera consensuada 167 indicadores divididos en cinco grandes ejes. Todos ellos pueden obtenerse para las regiones turísticas y por períodos anuales. Además, 88 pueden obtenerse también por provincias y 40 por períodos trimestrales, y se seleccionaron 13 *indicadores destacados*.

En el presente trabajo se analizan algunos indicadores del Eje 1, titulado ***Movilidad social y acceso al turismo***, en particular sus variaciones correspondientes al quinquenio verano de 2006 – verano de 2011, sólo para el nivel nacional y regional, tanto para los valores absolutos como relativos.

La fuente de información fue, en todos los casos, la Encuesta de Viajes y Turismo en Hogares Argentinos (EVyTH) para los años 2006, 2010 y 2011 y todos los indicadores mencionados ya se encuentran cargados en el SIET con las respectivas tablas.

Resultados

Población estimada que realizó al menos un viaje en el año (%)

El análisis de los valores absolutos muestra que en el período la población que realizó al menos un viaje en el año creció un 25,13%, lo cual implica una significativa tasa anual de crecimiento promedio de 4,59%.

Al considerar la participación regional se observa que la mayor incorporación de población al turismo se produjo en la región Litoral (74,75%), la provincia de Buenos Aires (45,80%) y las regiones Cuyo (36,38%) y Centro (16,66%). En contrapartida, hubo un decrecimiento en el acceso al turismo de los residentes de la región Norte (-6,18%), la Ciudad de Buenos Aires (-7,45%) y la región

Patagonia (-18,65%).

Tabla 1: Población estimada en aglomerados que realizó al menos un viaje en el año (%)

Región	**2006**	**2010**	**2011**	**Crec % 2006-11**	**TCMA % 2006-11**
C. A. B. A.	54,31	54,45	55,97	3,06	0,60
Buenos Aires	28,18	40,28	41,11	45,86	7,84
Centro	43,75	52,75	48,86	11,68	2,23
Cuyo	32,18	41,19	43,48	35,13	6,21
Litoral	30,43	42,51	41,98	37,97	6,65
Norte	35,37	39,72	37,03	4,71	0,92
Patagonia	51,38	50,49	48,89	-4,85	-0,99
ARGENTINA	**34,92**	**43,49**	**43,60**	**24,87**	**4,54**
Promedio	39,37	45,91	45,33	19,08	3,35
Desv. Standard	9,71	5,91	5,85	18,60	3,22
Coef. Variabilidad	24,65	12,87	12,91	97,49	96,12

Al considerar los valores relativos (Tabla 1) se puede apreciar un muy importante crecimiento del porcentaje de población residente que realizó al menos un viaje en el año. En efecto, en 2006 fue de 34,92%, pero cinco años más tarde había ascendido a 43,60%, incluyendo a casi un 9% de habitantes.

Teniendo en cuenta la división territorial, en 2011 la situación más favorable la ostentaba la Ciudad de Buenos Aires (55,97%). No obstante, las regiones que más crecieron en el quinquenio son aquellas que contaban con los porcentajes más bajos al comienzo del período. Por ejemplo, en la provincia de Buenos Aires la participación relativa de los residentes que realizaron al menos un viaje pasó de 28,18% en 2006 a 41,11% en 2011, incorporando un nuevo turista por cada dos que viajaron en 2006.

Asimismo, los residentes que pudieron viajar pasaron de 30,43% a 41,98% en la región Litoral, y de 32,18% a 43,48% en la región Cuyo. Las regiones con porcentajes más altos en 2006 tuvieron menos margen para su crecimiento pero el único decrecimiento porcentual se observó en la región Patagonia.

Por otra parte, merece destacarse una fuerte tendencia hacia una mayor equidad territorial, la cual se observa en la brusca disminución del Coeficiente de Variabilidad, que pasó de 24,65% a sólo 12,91%, y también en la reducción de la brecha entre los valores máximo y mínimo regionales, que en 2006 era de

26,13% y en 2011 había bajado a 18,94%, que es la diferencia entre el máximo, correspondiente a la CABA (55,97%), y el mínimo de la región Norte (37,03%).

En síntesis, en el quinquenio hubo un importante crecimiento en la población que pudo hacer turismo, tanto en valores absolutos como relativos, y a la vez se evidenció una muy clara tendencia hacia una distribución territorialmente más justa.

Viajes estimados de residentes / Población

El análisis de los valores absolutos permite observar un fuerte crecimiento de veraneantes (41,78%) en el período, lo que representa una tasa anual promedio de 7,23%, a todas luces muy importante. Al considerar la división por regiones se observa que la mayor incorporación de “veraneantes” se produjo en la región Litoral (117,11%), que duplicó sus viajes con un ritmo de crecimiento medio anual de 16,77%.

Tabla 2: Viajes estimados de residentes / Población

Región	2006				2011 1º Trim.	C % 1°T 2006-11	TC % 1°T 2006-11
	1º Trim.	2º Trim.	3º Trim.	4º Trim.			
C. A. B. A.	0,567	0,244	0,305	0,309	0,716	26,19	4,76
Buenos Aires	0,291	0,081	0,065	0,086	0,423	45,45	7,78
Centro	0,521	0,323	0,394	0,300	0,734	40,96	7,11
Cuyo	0,377	0,219	0,284	0,248	0,475	26,08	4,74
Litoral	0,319	0,199	0,256	0,217	0,547	71,42	11,38
Norte	0,348	0,182	0,256	0,228	0,490	40,98	7,11
Patagonia	0,498	0,246	0,277	0,334	0,758	52,30	8,78
ARGENTINA	**0,366**	**0,158**	**0,182**	**0,180**	**0,518**	**41,48**	**7,19**
Promedio	0,417	0,214	0,262	0,246	0,592	43,34	7,38
Desv. Standard	0,101	0,069	0,092	0,077	0,130	14,52	2,14
Coef. Variabilidad	24,297	32,108	34,913	31,295	21,934	33,51	29,00

Le siguieron la región Centro, con un incremento de 47,25% en el quinquenio, y la provincia de Buenos Aires (45,39%) y por debajo del promedio nacional (41,78%) pero siempre con saldo positivo se presentaron Patagonia (30,21%), Cuyo (27,24%), Norte (26,32%) y la Ciudad de Buenos Aires (13,33%).

El indicador sólo cuenta con valores anuales para 2006, en que su valor para todo el país de 0,886 refleja que se realizó poco menos de un viaje por habitante.

La consideración de los trimestres (Tabla 2) muestra que en verano (0,366) la relación viajes / población duplicó en 2006 a las restantes: otoño (0,158), invierno (0,182) y primavera (0,180). A la vez, la comparación quinquenal permite comprobar que, como consecuencia de un incremento de 41,48%, se pasó de un viaje cada tres habitantes en verano de 2006 a un viaje cada dos (0,518) en el de 2011.

Por otra parte, también merece destacarse una significativa tendencia hacia una mayor equidad territorial, la cual se observa en la disminución del Coeficiente de Variabilidad, que pasó de 24,30% a 21,93%. Mucho tiene que ver en esto el fuerte crecimiento relativo de la región Litoral (71,42%) y la provincia de Buenos Aires (45,45%), que tenían los valores más bajos en 2006, así como el relativamente bajo crecimiento de la CABA (26,19%) que presentaba la posición más favorable.

En síntesis, en el quinquenio hubo un importante crecimiento de los viajes de residentes, tanto en valores absolutos como relativos, y a la vez se evidenció una tendencia hacia una distribución socioterritorialmente más justa.

Índice de Masculinidad de viajes realizados

El indicador propiamente dicho sólo cuenta con datos anuales para 2006, en que su valor general (109,34) reflejó un leve predominio de los viajes masculinos.

Tabla 3: Índice de Masculinidad de viajes realizados

Región	**2006**				**2011**	**C % 1°T**	**TC % 1°T**
	1º Trim.	**2º Trim.**	**3º Trim.**	**4º Trim.**	**1º Trim.**	**2006-11**	**2006-11**
C. A. B. A.	102,18	114,02	107,04	100,25	90,81	-11,13	-2,33
Buenos Aires	110,35	101,94	112,77	107,04	93,78	-15,01	-3,20
Centro	101,42	110,85	106,13	94,95	84,35	-16,83	-3,62
Cuyo	113,38	112,73	117,07	114,47	79,73	-29,68	-6,80
Litoral	107,97	127,24	107,71	104,25	86,14	-20,22	-4,42
Norte	108,67	125,41	137,47	121,44	91,89	-15,45	-3,30
Patagonia	111,61	113,70	112,44	97,54	102,82	-7,88	-1,63
ARGENTINA	**107,71**	**113,33**	**113,31**	**105,35**	**90,61**	**-15,88**	**-3,40**
Promedio	107,94	115,13	114,37	105,71	89,93	-16,60	-3,61
Desv. Standard	4,23	8,05	10,09	8,79	6,92	6,48	1,54
Coef. Variabilidad	3,91	6,99	8,83	8,31	7,69	-39,05	-42,68

La información por trimestres (Tabla 3) mostró una mayor movilidad de los hombres en los meses de otoño (113,33) e invierno (113,31), y tendencia al equilibrio en primavera (105,35), en que se observaron las regiones Centro (94,95) y Patagonia (97,54) con predominio de viajes femeninos.

A la vez, la comparación quinquenal permitió comprobar que, al menos en verano, se paso de un predominio masculino (107,71) a otro femenino (90,61). El mayor cambio se observó en Cuyo, que tenía el indicador más alto (113,38) y pasó a tener el más bajo (79,73), y el menor en Patagonia, la única región que se mantuvo por encima del valor de equilibrio (102,82). Cabe señalar que en el período aumento la variabilidad interregional de 3,91 a 7,69.

En síntesis, en el quinquenio 2006 – 2011 hombres y mujeres viajaron más, pero el crecimiento de los viajes femeninos casi duplicó al de los masculinos. Esto se reflejó en un cambio en el predominio, que en el primer trimestre de 2011 mostró a las mujeres viajando más que los hombres. Este cambio se observó en todas las regiones con excepción de Patagonia, reflejando en buena medida la estructura demográfica por sexos de la Argentina.

Población masculina que realizó al menos un viaje en el año (%)

El análisis de los valores absolutos muestra que, en el período 2006 - 2011, la población masculina que realizó al menos un viaje en el año creció en la Argentina un 19,07%, lo que implica una tasa anual promedio de 3,55%.

Tabla 4: Población masculina en aglomerados que realizó al menos un viaje en el año (%)

Región	2006	2010	2011	Crec % 2006-11	TCMA % 2006-11
C. A. B. A.	52,04	53,78	57,34	10,18	1,96
Buenos Aires	28,28	39,46	41,46	46,59	7,95
Centro	44,23	51,64	51,06	15,43	2,91
Cuyo	32,52	39,81	44,96	38,26	6,69
Litoral	30,92	41,73	41,58	34,50	6,11
Norte	36,68	41,73	36,14	-1,47	-0,30
Patagonia	53,85	47,95	49,43	-8,21	-1,70
ARGENTINA	**35,00**	**42,74**	**43,98**	**25,67**	**4,68**
Promedio	39,79	45,16	46,00	19,33	3,38
Desv. Standard	9,57	5,46	6,60	19,35	3,40
Coef. Variabilidad	24,06	12,09	14,34	100,15	100,70

Al considerar la participación regional se observa que la mayor incorporación de población masculina al turismo se produjo en la región Litoral (62,80%), la provincia de Buenos Aires (38,18%) y las regiones Cuyo (35,56%) y Centro (13,99%). En contrapartida, decreció el acceso al turismo de los residentes varones de la Ciudad de Buenos Aires (-11,58%) y las regiones Norte (-13,66%) y Patagonia (-22,83%).

Al analizar los valores relativos (Tabla 4) se puede apreciar un importante crecimiento del porcentaje de hombres que realizó al menos un viaje en el año. En efecto, en 2006 fue de 35,00%, pero cinco años más tarde había ascendido a 43,98%. Considerando la división territorial, en 2011 la situación más favorable se presentaba en la CABA (57,34%).

No obstante, las regiones que más crecieron son aquellas que contaban con los porcentajes más bajos al comienzo del período. Por ejemplo, en la provincia de Buenos Aires la participación relativa pasó de 28,28% en 2006 a 41,46% en 2011.

Asimismo, los hombres que pudieron viajar pasaron de 30,92% a 41,58% en la región Litoral, y de 32,52% a 44,96% en Cuyo. Las regiones con porcentajes más altos en 2006 tuvieron menos margen de crecimiento, observándose leves disminuciones en el turismo masculino de las regiones Norte (-1,47) y Patagonia (-8,21).

Por otra parte, se advierte una fuerte tendencia hacia una mayor equidad territorial en los viajes de los hombres, expresada en la brusca disminución del Coeficiente de Variabilidad, que pasó de 24,06% a 14,34%, y también en la reducción de la brecha entre los valores máximo y mínimo regionales, que en 2006 era de 25,57% y en 2011 de 21,20%, que es la diferencia entre el máximo de la Ciudad de Buenos Aires (57,34%), y el mínimo de la región Norte (36,14%).

En síntesis, en el quinquenio 2006 – 2011 hubo en general un crecimiento en la población masculina residente que pudo hacer algún tipo de turismo, tanto en valores absolutos como relativos, y a la vez se evidenció una clara tendencia hacia una distribución territorialmente más justa.

Población femenina que realizó al menos un viaje en el año (%)

El análisis de los valores absolutos muestra que, en el período 2006 - 2011, la población femenina residente que realizó al menos un viaje en el año creció un 31,55%, lo que implica una tasa anual promedio de 5,64%.

Al considerar la participación regional se observa que la mayor incorporación de población femenina al turismo se produjo en la región Litoral (87,53%), la provincia de Buenos Aires (54,01%) y las regiones Cuyo (37,22%) y Centro (19,52%). En cambio, el acceso al turismo de las mujeres creció muy poco en la

región Norte (1,84%), decreciendo en la Ciudad de Buenos Aires (-3,36%) y la Patagonia (-13,99%).

Tabla 5: Población femenina en aglomerados que realizó al menos un viaje en el año (%)

Región	2006	2010	2011	Crec % 2006-11	TCMA % 2006-11
C. A. B. A.	56,75	55,01	54,78	-3,48	-0,71
Buenos Aires	28,08	41,06	40,77	45,21	7,75
Centro	43,25	53,77	46,81	8,22	1,59
Cuyo	31,83	42,44	42,06	32,14	5,73
Litoral	29,92	43,24	42,36	41,56	7,20
Norte	34,05	37,88	37,88	11,24	2,15
Patagonia	48,89	52,91	48,37	-1,07	-0,21
ARGENTINA	**34,83**	**44,18**	**43,24**	**24,14**	**4,42**
Promedio	38,97	46,61	44,72	19,12	3,36
Desv. Standard	10,06	6,52	5,26	18,72	3,24
Coef. Variabilidad	25,82	13,98	11,77	97,92	96,51

Al analizar los valores relativos (Tabla 5) se puede apreciar un importante crecimiento del porcentaje de mujeres que realizó al menos un viaje en el año. En efecto, en 2006 fue de 34,83%, pero cinco años más tarde había ascendido a 44,18%. Considerando la división territorial, en 2011 la situación más favorable se presentaba en la CABA (54,78%).

No obstante, las regiones que más crecieron son aquellas que contaban con los porcentajes más bajos al comienzo del período. Por ejemplo, en la provincia de Buenos Aires la participación relativa pasó de 28,08% en 2006 a 40,77% en 2011.

Asimismo, las residentes mujeres que pudieron viajar pasaron de 29,92% a 42,36% en la región Litoral, y de 31,83% a 42,06% en Cuyo. En cambio, las regiones con porcentajes de participación más altos en 2006 tuvieron menor crecimiento, observándose leves disminuciones en la Patagonia (-1,07) y la CABA (-3,48).

Por otra parte, se advierte una fuerte tendencia hacia una mayor equidad territorial en los viajes de las mujeres, expresada en la brusca disminución del Coeficiente de Variabilidad, que pasó de 25,82% a sólo 11,77%, y también en la reducción de la brecha entre los valores máximo y mínimo regionales, que en

2006 era de 28,67% y en 2011 de 16,90%, que es la diferencia entre el máximo de la Ciudad de Buenos Aires (54,78%), y el mínimo de la región Norte (37,88%).

En síntesis, en el quinquenio 2006 – 2011 hubo un importante crecimiento en la población femenina residente que pudo hacer algún tipo de turismo, tanto en valores absolutos como relativos, y a la vez se evidenció una clara tendencia hacia una distribución territorialmente más justa.

Población de 65 años y más que realizó al menos un viaje (%)

El análisis de los valores absolutos muestra que la población anciana que realizó al menos un viaje en el año creció un 46,79%, lo cual implica una tasa anual promedio de 7,98%.

Tabla 6: Población de 65 años y más que realizó al menos un viaje en el año (%)

Región	2006	2010	2011	Crec % 2006-11	TCMA % 2006-11
C. A. B. A.	31,32	35,12	38,25	22,10	4,07
Buenos Aires	22,88	30,46	34,51	50,81	8,56
Centro	30,21	39,42	31,02	2,68	0,53
Cuyo	24,07	31,26	34,39	42,88	7,40
Litoral	21,62	26,49	37,06	71,45	11,39
Norte	29,71	47,30	27,31	-8,07	-1,67
Patagonia	35,56	37,04	31,11	-12,50	-2,63
ARGENTINA	**25,85**	**32,65**	**34,66**	**34,04**	**6,04**
Promedio	27,91	35,30	33,38	24,19	3,95
Desv. Standard	4,76	6,34	3,53	29,63	5,00
Coef. Variabilidad	17,04	17,96	10,57	122,47	126,62

Al considerar la participación regional se observa que la mayor incorporación de ancianos al turismo se produjo en la región Litoral (137,31%), en Cuyo (74,49%) y en la provincia de Buenos Aires (62,41%). El crecimiento fue menor al promedio en la región Centro (35,92%), la CABA (8,35%) y la región Norte (5,42%), y negativo en la Patagonia (-8,99%).

En cuanto al índice propiamente dicho, se puede apreciar un muy importante crecimiento del porcentaje de ancianos que realizó al menos un viaje en el año. En efecto, en 2006 fue de 25,85%, pero cinco años más tarde había ascendido a

34,66%, incluyendo a casi un 9% de adultos mayores.

Considerando la división territorial, en 2011 la situación más favorable se presentaba en la CABA (38,25%). No obstante, las regiones que más crecieron en el quinquenio son aquellas que contaban con los porcentajes más bajos al comienzo del período (Tabla 6).

Por ejemplo, en la región Litoral la participación relativa de los ancianos residentes que realizaron al menos un viaje pasó de 21,62% en 2006 a 37,06% en 2011. Asimismo, los adultos mayores que pudieron viajar pasaron de 22,88% a 34,51% en la provincia de Buenos Aires, y de 24,07% a 34,39% en la región Cuyo.

Las regiones con porcentajes de participación más altos en 2006 tuvieron menos margen para su crecimiento, observándose inclusive variaciones negativas en las regiones Norte (-8,07%) y Patagonia (-12,50%).

En relación con lo anterior, merece destacarse una fuerte tendencia hacia una mayor equidad territorial, la cual se evidencia en la brusca disminución del Coeficiente de Variabilidad, que pasó de 17,04% a 10,57%, y también en la reducción de la brecha entre los valores máximo y mínimo regionales, que en 2006 era de 13,94% y en 2011 bajó a 10,94%, que es la diferencia entre el máximo de la Ciudad de Buenos Aires (38,25%), y el mínimo de la región Norte (27,31%).

En síntesis, en el quinquenio hubo un importante crecimiento en los adultos mayores que pudieron hacer turismo, tanto en valores absolutos como relativos, y a la vez se evidenció una clara tendencia hacia una distribución territorialmente más equilibrada.

Viajes estimados de ancianos / Población de ancianos

El análisis de los valores absolutos permite observar un moderado crecimiento de ancianos veraneantes (15,22%) en el período, lo que representa una tasa anual promedio de 2,87%.

Al considerar la división por regiones se observa que la mayor incorporación de adultos mayores “veraneantes” se produjo en la región de Cuyo (190,74%), que prácticamente triplicó sus viajes con un ritmo de crecimiento medio anual de 23,79%. Le siguieron las regiones Litoral (96,49%) y Patagonia (36,91%), mientras las restantes jurisdicciones tuvieron un crecimiento muy bajo y en el caso de la región Centro (-0,58%) inclusive negativo.

El indicador *stricto sensu* sólo cuenta con valores anuales para 2006, año en que la estimación muestra para la Argentina un valor de 0,572, que refleja que se realizó más de un viaje cada dos adultos mayores (Tabla7).

La consideración de los trimestres permite comprobar que en el verano (0,233)

la relación viajes / población duplicó en 2006 a las restantes estaciones: otoño (0,093), invierno (0,123) y primavera (0,123). A la vez, la comparación quinquenal permite comprobar un leve incremento (5,21%), a una tasa promedio de 1,02% anual.

Tabla 7: Viajes estimados de la población de 65 años y más / Población de 65 años y más

Región	2006				2011 1º Trim.	C % 1°T 2006-11	TC % 1°T 2006-11
	1º Trim.	2º Trim.	3º Trim.	4º Trim.			
C. A. B. A.	0,309	0,166	0,155	0,191	0,358	15,87	2,99
Buenos Aires	0,207	0,052	0,065	0,071	0,192	-7,11	-1,46
Centro	0,489	0,176	0,366	0,153	0,367	-24,90	-5,56
Cuyo	0,132	0,096	0,153	0,148	0,315	138,08	18,94
Litoral	0,162	0,076	0,124	0,136	0,230	41,97	7,26
Norte	0,203	0,085	0,182	0,167	0,183	-9,67	-2,01
Patagonia	0,162	0,132	0,168	0,192	0,214	31,63	5,65
ARGENTINA	**0,233**	**0,093**	**0,123**	**0,123**	**0,246**	**5,21**	**1,02**
Promedio	0,238	0,112	0,173	0,151	0,266	26,55	3,69
Desv. Standard	0,115	0,043	0,086	0,038	0,073	50,58	7,51
Coef. Variabilidad	48,469	38,892	49,784	25,122	27,561	190,48	203,67

Como rasgo altamente positivo, se advierte una importante reducción en las desigualdades territoriales del indicador en el quinquenio, lo cual se observa en la disminución del Coeficiente de Variabilidad, que pasó de 48,47% a 27,56%. Mucho tiene que ver en esto el fuerte crecimiento relativo del indicador en Cuyo (138,08%), que en 2006 presentaba el valor más bajo, así como la disminución de la región Centro (-24,90%), que por el contrario contaba con la relación más favorable.

En síntesis, en el quinquenio hubo un moderado crecimiento de los viajes de adultos mayores residentes durante el verano, así como un leve incremento de la relación "viajes de ancianos / población anciana". No obstante, la distribución regional muestra una fuerte tendencia hacia una mayor equidad socioterritorial.

Población del 1º quintil que realizó al menos un viaje (%)

El análisis de los valores absolutos muestra que en el período la población estimada en hogares del 1º quintil de ingresos que realizó al menos un viaje en el año creció en la Argentina un 74,71%, lo cual representa una muy significativa

tasa anual promedio de 11,81%.

Tabla 8: Población del 1º quintil de ingresos que realizó al menos un viaje en el año (%)

Región	2006	2010	2011	Crec % 2006-11	TCMA % 2006-11
C. A. B. A.	12,56	24,42	24,15	92,37	13,98
Buenos Aires	10,04	17,23	22,25	121,66	17,26
Centro	23,22	27,81	19,84	-14,52	-3,09
Cuyo	19,11	22,07	26,14	36,80	6,47
Litoral	10,38	37,64	22,91	120,81	17,17
Norte	17,53	14,43	19,40	10,68	2,05
Patagonia	22,39	17,61	25,53	14,01	2,66
ARGENTINA	**13,89**	**20,86**	**22,32**	**60,62**	**9,94**
Promedio	16,46	23,03	22,89	54,55	8,07
Desv. Standard	5,11	7,33	2,42	52,07	7,51
Coef. Variabilidad	31,02	31,83	10,57	95,46	93,01

Al considerar la participación regional se observa que la mayor incorporación de población de menores recursos a la actividad turística se produjo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, (270,26%), la provincia de Buenos Aires (197,67%) y la región Litoral (141,87%). En contrapartida, hubo un decrecimiento de tal participación en las regiones Centro (-48,33%) y Norte (-14,80%).

Asimismo, al considerar los valores relativos se puede apreciar un importante crecimiento del porcentaje de población en hogares del 1º quintil de ingresos que realizó al menos un viaje en el año. En efecto, en 2006 fue de 13,89%, pero cinco años más tarde había ascendido a 22,32% (Tabla 8).

Teniendo en cuenta la división regional, en 2011 la situación más favorable se presentaba en Cuyo (26,14%). No obstante, las regiones que más crecieron son aquellas que contaban con los porcentajes más bajos en 2006. Por ejemplo, en la provincia de Buenos Aires la participación pasó de 10,04% en 2006 a 22,25% en 2011 y en la región Litoral pasó de 10,38% el año 2006 a 22,91% el año 2011, creciendo en ambos casos más del doble en cinco años.

Las regiones con porcentajes más altos en 2006 tuvieron menos margen para su crecimiento, pero el único decrecimiento porcentual se observó en la región Centro, que bajó de 23,22% a 19,84%.

Por otra parte, merece destacarse una muy fuerte tendencia hacia una mayor

equidad territorial, la cual se observa en la brusca disminución del Coeficiente de Variabilidad, que pasó de 31,02% a sólo 10,57%, y también en la reducción de la brecha entre los valores máximo y mínimo regionales, que en 2006 era de 13,18% y en 2011 había bajado a 6,74%, que fue la diferencia entre el máximo de Cuyo (26,14%), y el mínimo de la región Norte (19,40%).

En síntesis, en el quinquenio 2006 – 2011 hubo un muy importante crecimiento en la población de hogares del 1º quintil de ingresos que pudo hacer turismo, y a la vez, se evidenció una muy clara tendencia hacia una distribución regional más equitativa del acceso social al turismo.

Población del 5º quintil que realizó al menos un viaje (%)

El análisis de los valores absolutos muestra que en el período la población en hogares del 5º quintil de ingresos que realizó al menos un viaje en el año creció en la Argentina un 24,89%, lo cual representa una tasa anual promedio de 4,55%.

Al considerar la participación regional se observa que la mayor incorporación de población de altos ingresos al turismo se produjo en las regiones Litoral (116,68%) y Cuyo (114,85%), que duplicaron sus registros. En contrapartida, hubo un descenso en la CABA (-26,05%) y en la Patagonia (-10,29%).

Los valores relativos permiten apreciar un crecimiento del porcentaje de población en hogares del 5º quintil que realizó al menos un viaje en el año. En efecto, en 2006 fue de 62,00%, pero cinco años más tarde había ascendido a 66,63%, aunque luego de haber alcanzado un pico de 68,15% en 2010.

Teniendo en cuenta la división regional, en 2011 la situación más favorable se presentaba en la CABA (71,78%) y en las regiones Litoral (71,69%), Norte (70,74%) y Centro (70,07%). En la situación opuesta se encontraba Buenos Aires (61,59%), a pesar de haber sido la de mayor incremento con un aumento de doce puntos porcentuales.

Por otra parte, merece destacarse una fuerte tendencia hacia una mayor equidad territorial, la cual se observa en la brusca disminución del Coeficiente de Variabilidad, que pasó de 11,71% a sólo 5,03%. Esta reducción de la brecha socioterritorial también puede apreciarse en la diferencia entre los valores máximo y mínimo regionales, que en 2006 era de 23,01% y en 2011 había bajado a 10,19%, que fue la diferencia entre el máximo de la CABA (71,78%), y el mínimo de Buenos Aires (61,59%) (Tabla 9).

En síntesis, en el quinquenio hubo un crecimiento en la población perteneciente a hogares del 5º quintil de ingresos que hizo turismo, tanto en valores absolutos como relativos, y en 2011 dos tercios de dicho grupo de ingresos viajó al menos una vez, y esto reduce el margen para el incremento futuro del indicador.

Tabla 9: Población del 5º quintil de ingresos que realizó al menos un viaje en el año (%)

Región	2006	2010	2011	Crec % 2006-11	TCMA % 2006-11
C. A. B. A.	72,94	75,03	71,78	-1,59	-0,32
Buenos Aires	49,93	64,08	61,59	23,36	4,29
Centro	70,08	79,94	70,07	-0,02	0,00
Cuyo	68,16	64,96	68,29	0,19	0,04
Litoral	58,57	59,75	71,69	22,41	4,13
Norte	67,10	67,79	70,74	5,43	1,06
Patagonia	71,41	76,12	65,84	-7,80	-1,61
ARGENTINA	**62,00**	**68,15**	**66,63**	**7,47**	**1,45**
Promedio	65,46	69,67	68,57	6,00	1,08
Desv. Standard	7,67	6,88	3,45	11,27	2,11
Coef. Variabilidad	11,71	9,87	5,03	187,90	194,42

Viajes de la población del 1º quintil de ingresos (%)

Los valores absolutos permiten observar un muy importante crecimiento de veraneantes de menores recursos en el período 2006 – 2011 (131,37%), es decir que tales turistas pasaron a ser más del doble en cinco años, con una tasa anual promedio de 18,27%, a todas luces extraordinaria.

Al considerar la división por regiones se comprueba que la mayor incorporación de “veraneantes” de menores ingresos se produjo en la CABA (588,27%), siguiéndole la región Litoral (491,71%) y Buenos Aires (286,50%). Como contrapartida, en las restantes regiones se produjeron disminuciones.

El indicador sólo cuenta con valores anuales para 2006, año en que la estimación mostró para toda la Argentina un porcentaje de 5,53%. La consideración de los trimestres permite observar una mayor participación de la población de menores ingresos en primavera (7,09%), posiblemente vinculada a programas de turismo social, y la menor en invierno (5,00%) (Tabla 10).

A la vez, la comparación quinquenal muestra que, como consecuencia de un incremento de 63,19%, la participación de los turistas del 1º quintil pasó de 5,15% en el verano de 2006 a 8,41% en el de 2011, con los casos más favorables en la región Litoral (13,20%) y Buenos Aires (11,23%) y los más desfavorables en las regiones Centro (3,50%) y Norte (3,78%).

Tabla 10: Viajes de la población del 1º quintil de ingresos / Viajes totales (%)

Región	2006				2011 1º Trim.	Crec % 2006-11	TCMA % 2006-11
	1º Trim.	2º Trim.	3º Trim.	4º Trim.			
C. A. B. A.	0,788	0,000	0,000	0,254	4,788	507,34	43,45
Buenos Aires	4,226	5,998	3,957	4,359	11,234	165,84	21,60
Centro	8,310	5,370	3,744	10,716	3,496	-57,92	-15,90
Cuyo	10,263	10,820	10,615	15,845	5,661	-44,84	-11,22
Litoral	4,843	6,059	5,005	7,784	13,199	172,54	22,20
Norte	13,016	9,096	12,862	17,674	3,783	-70,94	-21,90
Patagonia	3,495	2,082	1,202	1,567	4,869	39,30	6,85
ARGENTINA	**5,154**	**5,237**	**5,001**	**7,086**	**8,412**	**63,19**	**10,29**
Promedio	6,420	5,632	5,341	8,314	6,719	101,62	6,44
Desv. Standard	3,953	3,456	4,385	6,285	3,579	190,61	22,24
Coef. Variabilidad	61,580	61,367	82,108	75,593	53,266	187,58	345,23

Por otra parte, la variabilidad se redujo pero sigue siendo alta (53,27%), reflejando la existencia de regiones con diferentes grados de inequidad social. En síntesis, en el quinquenio hubo un importante crecimiento de la participación de la población de menores recursos en el turismo. No obstante, si bien hubo una reducción en las desigualdades interregionales, todavía existen regiones donde los pobres tienen muchas dificultades para acceder al turismo.

Viajes de la población del 5º quintil de ingresos (%)

El análisis de los valores absolutos permite observar un interesante crecimiento de los veraneantes de mayores ingresos en el período (25,60%), con una tasa anual promedio de 4,66%.

Al considerar la división por regiones se comprueba que la mayor incorporación de veraneantes de altos ingresos se produjo en la región Norte (83,41%), seguida de Cuyo (75,89%) y Patagonia (59,13%). Casi todas las jurisdicciones crecieron por encima del promedio nacional (25,60%), con la única excepción de la CABA (-10,44%).

El indicador *stricto sensu* sólo cuenta con valores anuales para 2006, año en que la estimación muestra para la Argentina un porcentaje de 42,15%, que refleja que la población de ingresos más altos viajó más del doble que la media del país (20%).

El análisis de los datos trimestrales permite apreciar que la mayor participación se da en invierno (45,62%) y la menor en verano, en que el turismo se hace

masivo. A la vez, la comparación quinquenal permite comprobar un importante decrecimiento en su participación relativa, lo cual refleja un mayor acceso al turismo de las clases menos privilegiadas (Tabla 11).

En el primer trimestre de 2011 se observaron moderados porcentajes de participación del 5º quintil en la región Litoral (23,40%) y en Buenos Aires (27,16%), pero todavía muy altos en la CABA (52,11%) y Patagonia (45,79%).

Tabla 11: Viajes de la población del 5º quintil de ingresos / Viajes totales (%)

Región	**2006**				**2011 1º Trim.**	**Crec % 2006-11**	**TCMA % 2006-11**
	1º Trim.	**2º Trim.**	**3º Trim.**	**4º Trim.**			
C. A. B. A.	65,940	76,245	76,112	73,610	52,113	-20,97	-4,60
Buenos Aires	29,231	33,940	36,391	40,355	27,161	-7,08	-1,46
Centro	36,341	38,003	39,599	33,339	32,775	-9,81	-2,04
Cuyo	23,543	28,788	29,676	30,086	32,544	38,24	6,69
Litoral	35,868	40,742	38,626	41,519	23,404	-34,75	-8,18
Norte	26,711	36,927	37,724	29,040	38,783	45,20	7,74
Patagonia	37,467	42,501	37,767	39,463	45,787	22,21	4,09
ARGENTINA	**37,964**	**44,623**	**45,616**	**44,959**	**33,631**	**-11,41**	**-2,39**
Promedio	36,443	42,449	42,271	41,059	36,081	4,72	0,32
Desv. Standard	13,009	14,414	14,141	14,078	9,428	28,37	5,54
Coef. Variabilidad	35,697	33,956	33,454	34,287	26,131	601,38	1.731,33

En cuanto a la variabilidad del indicador, se aprecia una fuerte reducción de las desigualdades interregionales, en buena medida por la disminución del valor en la CABA, donde en 2011 todavía el 20% de la población concentraba más de la mitad de los viajes.

En síntesis, aumentó la cantidad de viajes de la población de mayores ingresos pero disminuyó su participación relativa, lo cual refleja mayor equidad en el acceso al turismo. También hubo una reducción en las desigualdades entre regiones, aunque todavía algunas muestren alta concentración de viajes en la población del 5º quintil.

Viajes del 1º quintil / Viajes del 5º quintil (%)

El indicador sólo cuenta con valores anuales para 2006, en que por cada 100 viajes de residentes del 5º quintil de ingresos se realizaron 13,12 de residentes del 1º quintil. El análisis de los datos trimestrales permite apreciar que la

participación de la población de menores ingresos se hace mínima en invierno (10,96) y máxima en primavera (15,76).

Tabla 12: Viajes del 1º quintil / Viajes del 5º quintil (%)

Región	2006				2011 1º Trim.	Crec % 2006-11	TCMA % 2006-11
	1º Trim.	2º Trim.	3º Trim.	4º Trim.			
C. A. B. A.	1,196	0,000	0,000	0,345	9,188	668,49	50,36
Buenos Aires	14,458	17,673	10,874	10,802	41,363	186,10	23,40
Centro	22,866	14,132	9,455	32,144	10,668	-53,35	-14,14
Cuyo	43,592	37,585	35,768	52,664	17,395	-60,09	-16,78
Litoral	13,502	14,872	12,958	18,747	56,396	317,69	33,10
Norte	48,728	24,633	34,096	60,860	9,754	-79,98	-27,51
Patagonia	9,329	4,898	3,184	3,972	10,635	13,99	2,65
ARGENTINA	**13,577**	**11,737**	**10,963**	**15,760**	**25,011**	**84,22**	**13,00**
Promedio	21,953	16,256	15,191	25,648	22,200	141,83	7,30
Desv. Standard	16,492	11,507	13,160	22,007	17,528	254,86	26,86
Coef. Variabilidad	75,123	70,783	86,631	85,805	78,957	179,69	368,23

A la vez, la comparación para el quinquenio considerado muestra un muy importante crecimiento relativo de los veraneantes de menores ingresos (84,22%), al pasar el indicador de 13,58 en 2006 a 25,01 en 2011, lo cual representa un viaje del 1º quintil por cada cuatro del 5º quintil (Tabla 12).

El análisis regional, para el primer trimestre de 2011, permite comprobar una importante participación de la población de menores ingresos en la región Litoral (56,40) y en Buenos Aires (41,36) y un turismo todavía muy elitista en la CABA (9,19) y en la región Norte (9,75), es decir que la variabilidad interregional es muy grande (78,96%) e inclusive ha crecido en el quinquenio.

En síntesis, los viajes de la población del 1º quintil de ingresos crecieron mucho más que los del 5º quintil, reflejando una mayor equidad en el acceso al turismo. No obstante, la relación todavía dista mucho de ser la deseable, y las diferencias entre las distintas regiones reflejan importantes progresos en unas y muy escasos en otras.

Conclusiones

De lo precedentemente expuesto se desprende, en general, que en el período

quinquenal 2006 - 2011 se ha observado un significativo crecimiento en los viajes de los residentes, una mayor inclusión social en el acceso al turismo, y una reducción de la brecha social entre los turistas residentes.

Cada una de las afirmaciones anteriores se sustenta en el análisis objetivo de los resultados de los indicadores obtenidos a partir de información de la Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares (EVyTH) para el período 2006 - 2011:

Significativo crecimiento en los viajes de residentes

- Los viajes crecieron un 41,78%, pasando de 0,366 viajes por habitante a 0,518.
- Los viajes de los hombres crecieron un 29,97%, pasando de 0,370 viajes a 0,508.
- Los viajes de las mujeres crecieron un 54,50%, pasando de 0,361 viajes a 0,527.
- El índice de masculinidad de los viajes cambió de predominio, pasando de 107,7 a 90,6.
- Los viajes de los adultos mayores crecieron un 15,22%, pasando de 0,233 a 0,246.

Mayor inclusión social en el acceso al turismo

- La población residente que realizó al menos un viaje en el año creció un 25,13%, pasando del 34,92% al 43,60%.
- La población masculina residente que realizó al menos un viaje en el año creció un 19,07%, pasando del 35,00% al 43,98%.
- La población femenina residente que realizó al menos un viaje en el año creció un 31,55%, pasando del 34,83% al 44,18%.
- La población de 65 años y más que realizó al menos un viaje en el año creció un 46,79%, pasando del 25,85% al 34,66%.
- La población del 1º quintil de ingresos que realizó al menos un viaje en el año creció un 74,71%, pasando del 13,89% al 22,32%.
- La población del 5º quintil de ingresos que realizó al menos un viaje en el año creció un 24,89%, pasando del 62,00% al 66,63%.

Reducción de la brecha social entre turistas residentes

- Los viajes de residentes del 1º quintil de ingresos crecieron un 131,37%, pasando de 0,102 por habitante del 1º quintil a 0,218.
- Los viajes de residentes del 5º quintil de ingresos crecieron un 25,60%,

pasando de 0,805 por habitante del 5º quintil a 0,870.

- La participación de los viajes de residentes del 1º quintil de ingresos pasó del 5,15% de los viajes al 8,41%.
- La participación de los viajes de residentes del 5º quintil de ingresos pasó del 37,96% de los viajes al 33,63%.
- El cociente Viajes del 1º quintil / Viajes del 5º quintil pasó de 13,58 viajes del 1º quintil por cada cien del 5º quintil a 25,01.
- El cociente Viajes por ocio del 1º quintil / Viajes por ocio del 5º quintil pasó de 8,96 viajes del 1º quintil por cada cien del 5º quintil a 18,04.
- El cociente Gasto medio del 1º quintil / Gasto medio del 5º quintil pasó de 27,68 $ del 1º quintil por cada 100 $ del 5º quintil a 37,63 $.

Referencias

SÁNCHEZ, Darío C. 2010. Sistemas de indicadores de sustentabilidad turística para el desarrollo regional: una cuestión geográfica. *Revista Geográfica*, 147: 7 – 42. México D. F., Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

SÁNCHEZ, Darío C. 2011a. Indicadores turísticos en la Argentina: una primera aproximación. *Investigaciones Turísticas*, 2: 29 - 65. Alicante (España), Universidad de Alicante.

SÁNCHEZ, Darío C. 2011b. Sistemas de indicadores turísticos y metodología geoestadística: una propuesta univariada. *Annali di Ricerche e Studi di Geografia*, 66 – 67 (1 – 4): 63 - 82. Bologna (Italia), Pàtron Editore.

SÁNCHEZ, Darío C. 2012. Sistemas de indicadores territoriales para el desarrollo turístico: de la teoría científica a la práctica de la gestión. La Habana (Cuba*), Memorias de la 2º Convención Internacional de Estudios Turísticos*. Conferencias, Ed. Universitaria, 11 pp.

SÁNCHEZ, Darío C. 2013. Towards a System of Indicators of Tourist Development (SITD) in the Argentine Republic. Moscú, *Conferencia Científica Internacional "Geografía socio-económica en el siglo XXI"*. Universidad Estatal de Moscú, pp. 222 - 228.

SÁNCHEZ, Darío C.; JIMENEZ, Laura R.; CARBAJAL, Delia B.; ACOSTA, Mercedes Z. 2007. La calidad, su gestión estratégica y sus indicadores en turismo. Hacia una aproximación teórica. En: GÆA. *Congreso Nacional de Geografía 68º Semana de Geografía. Contribuciones Científicas*. Posadas, pp. 395 – 406.

SÁNCHEZ, Darío C. (Dir) et al. 2009. *Sistema básico de indicadores de sustentabilidad turística de la República Argentina. Propuesta metodológica*. Buenos Aires, SECTUR, 399 pp. http://issuu.com/sectur/docs/indicadores-_sustentabilidad_

SÁNCHEZ, Darío C.; JIMENEZ, Laura R.; LEMA, Carlos A. 2012. Un sistema de indicadores de desarrollo turístico (SIDT) en la Argentina. Buenos Aires, *Actas Congreso Internacional de Geografía 73º Semana de Geografía,* pp. 193 – 209.

HACIA UN MODELO DE DESARROLLO TURÍSTICO REGIONAL SOSTENIBLE. AMPLIAR LA OFERTA DE ATRACTIVOS Y ASEGURAR LA CALIDAD

SÁNCHEZ Darío C. - ACOSTA Mercedes Z. –
CARBAJAL Delia B - JIMENEZ Laura R.

Resumen

Para distribuir la carga en un territorio mayor, es necesario fomentar recursos turísticos complementarios a cierta distancia del recurso principal. Los objetivos de este Modelo de Desarrollo Turístico Regional Sustentable pueden sintetizarse como sigue: preservar los recursos naturales y turísticos para las generaciones futuras, asegurar la calidad turística socio ambiental, tanto en el medio natural como en el espacio construido, controlar el crecimiento físico y demográfico en la localidad central, mejorar las condiciones ambientales y sociales en dicha localidad central e integrar social y territorialmente, importantes superficies hoy marginadas de toda posibilidad de progreso.

Palabras claves: desarrollo turístico regional sustentable, modelo de gerenciamiento, calidad turística.

A MODEL OF SUSTAINABLE REGIONAL TOURISTIC DEVELOPMENT

Abstract

To distribute the charge in a bigger territory, is necessary the encouragement of some complementary touristic resources quite near the main resource. The objectives of this model of Sustainable Regional Touristic Development can be synthesized as follows: to preserve natural and touristic resources for future generations, to assure the socio environmental touristic quality, both in the wilds and in the constructed space, to control the physical and demographical growth in the central town, to improve environmental and social conditions in this central town and to integrate, socially and territorially, important surfaces at present marginalized of any possibility of progress.

Key words: sustainable regional touristic development, management model, touristic quality

Planteo de la problemática: el crecimiento de las localidades turísticas en Argentina

El crecimiento de un destino turístico depende de un conjunto de elementos naturales y socioculturales, que generan en el visitante la sensación de disfrutar de una experiencia extraordinaria y a la vez incrementar su bagaje cultural.

No obstante, un escenario maravilloso podrá ser condición necesaria pero no suficiente para alcanzar el desarrollo, ya que un destino turístico con pretensiones de sustentabilidad a largo plazo debe desarrollar, implementar y gestionar un sistema integrado de calidad: un sistema que permita aumentar y monitorear los niveles de calidad turística (Boullón, 1993; Bernard et al, 1996), que por supuesto no deben limitarse exclusivamente a los tradicionales servicios de hotelería, gastronomía, traslados, etc., sino que también deben incluir las condiciones socio-ambientales.

En efecto, una dimensión de la calidad turística en general no considerada en toda su complejidad es la calidad ambiental, referida al entorno (Vidal-Koppmann, 2000), que incluye tanto al medio natural como al medio social. Sin embargo, es bien sabido, y hay muchos ejemplos nacionales y del exterior que lo confirman, que cuando la calidad ambiental de un destino turístico alcanza graves niveles de deterioro se pone en serio riesgo el propio recurso.

Esto es lo que puede ocurrir en la Argentina y otros países de América Latina si no se toman rápidas medidas al respecto. Los últimos censos nacionales de población vienen mostrando de manera sistemática que las localidades argentinas con mayor crecimiento demográfico relativo son aquellas que cuentan con funciones turísticas o se hallan próximas a atractivos naturales.

Por otra parte, es fácilmente comprobable el creciente deterioro ambiental producido en los centros turísticos más antiguos y populares, como Mar del Plata, San Carlos de Bariloche y Villa Carlos Paz, los cuales presentan serias dificultades de índole social, producto de la fuerte inmigración y la estacionalidad del trabajo, crecientes cordones de miseria y marginalidad y alarmantes problemas de contaminación del agua y del suelo.

Como consecuencia de todo esto, algunos centros turísticos más jóvenes, desarrollados con mayor conciencia ambiental y preocupados por brindar una elevada calidad turística, como por ejemplo Cariló y Mar de las Pampas en la costa bonaerense, Villa La Angostura y Las Leñas en la cordillera, Merlo en la sierra, etc., se han ido apropiando de un selecto segmento del mercado local e inclusive internacional.

Mientras tanto, aquellos centros más tradicionales, como Mar del Plata, Bariloche o Carlos Paz, caracterizados por su volumen y variedad de oferta en materia de infraestructura y servicios, alimentan hoy su inercia de crecimiento mediante el turismo estudiantil, el turismo sindical y en general un turismo

masivo que con el tiempo no hace más que agravar el impacto sobre sus ya muy vulnerables condiciones socio-ambientales

En síntesis, cuando el atractivo turístico es de índole escénica o natural, el cuidado por la calidad ambiental implica la preservación del propio recurso, en el marco de un crecimiento armónico que controle el impacto ambiental del turismo (Ascanio, 1996; Canter, 1997; Pérez, 1999) y permita la sustentabilidad del recurso a través del tiempo.

El crecimiento anárquico, producto de las fuerzas del mercado, incluidas las inversiones especulativas, que constantemente mudan de destino en busca de mayores rentas, ha demostrado ser contraproducente a largo plazo. ¿Quién puede hoy poner en duda que una ciudad como San Carlos de Bariloche, por ejemplo, ya nunca será lo que hubiera podido ser si su crecimiento se hubiera planificado adecuadamente hace medio siglo?

Por consiguiente, nuestra hipótesis de trabajo se puede resumir de la siguiente manera: En los países en vías de desarrollo, y en especial en la Argentina, las bellezas naturales constituyen el principal recurso turístico. Cuando este recurso presenta características excepcionales a escala mundial, el desarrollo de una infraestructura mínima, necesaria para acceder al recurso, pone en funcionamiento un mecanismo de crecimiento demográfico y económico que rápidamente se torna incontrolable, con el consiguiente deterioro socio-ambiental, que a la larga no sólo afecta a la población local, sino también al propio recurso.

Para evitar esto, se deben generar alternativas complementarias al recurso central, que permitan disminuir la carga (Ochoa, 2004) en el mismo como consecuencia de su distribución en un espacio mucho mayor. El resultado esperado es un crecimiento sustentable en el recurso central y la integración socio-territorial de grandes extensiones territoriales hoy marginadas de toda posibilidad de desarrollo.

Un modelo conceptual y sus objetivos generales

El presente proyecto propone entonces un modelo conceptual de desarrollo turístico que parte de la siguiente premisa: la mejor forma de reducir la carga en un espacio geográfico determinado será distribuirla en un territorio significativamente mayor. De esta manera, el centro turístico primigenio no deberá tender a la concentración de capital, actividades, servicios y población sino todo lo contrario.

Se deberá aprovechar la ventaja comparativa de contar con un recurso extraordinario para propender no al desarrollo local (Balestreri, 1997), que es una quimera cuando la región circundante presenta niveles muy inferiores, sino al desarrollo socio-económico de toda una región, generando un efecto

centrífugo y no centrípeto, apuntando a la distribución y no a la concentración, al auténtico desarrollo sustentable (CEPAL, 1991; 1992; Leff, 1994; Gudynas, 1999; 2002; PNUMA, 2003) y no a un mero crecimiento como resultado de una acumulación desordenada.

En consecuencia, el presente proyecto parte de un *Modelo Conceptual de Desarrollo Turístico Regional Sustentable* (Hernández, 1996) constituido por tres espacios diferenciables:

- el *Recurso Central*, que es el atractivo turístico por excelencia, en general de carácter extraordinario,
- la *Localidad Central*, que es aquella que concentra los servicios a los visitantes del Recurso Central, y
- la *Región de Desarrollo Turístico Sustentable*, que es un territorio a definir con precisión que engloba a los anteriores y en donde deben potenciarse ciertos *Recursos Alternativos* y fomentar el desarrollo de *Localidades Alternativas*.

Los objetivos generales de este modelo podrían sintetizarse como sigue:

- Asegurar la sustentabilidad en el tiempo del Recurso Central, a partir de un profundo diagnóstico de su problemática ambiental y del monitoreo y control de indicadores de calidad ambiental.
- Controlar la problemática socio ambiental en la Localidad Central, orientando su crecimiento y desalentando la excesiva concentración de actividades y población.
- Realizar un relevamiento exhaustivo de Recursos Alternativos y Localidades Alternativas en la Región de Desarrollo Turístico Sustentable (Domínguez, 1994).
- Fomentar la puesta en valor de los Recursos Alternativos y el desarrollo de las Localidades Alternativas, alentando la ejecución de proyectos de inversión (Cárdenas, 1991) y la creación de nuevos circuitos turísticos (Chan, 1998) mediante la gestión pública y privada.
- Estimular la participación ciudadana (Leff, 1994) en distintos aspectos de la gestión local pública y privada, concientizando a la población respecto a la necesidad de garantizar la calidad turístico-ambiental y la calidad de vida en general.

Las tareas que pueden realizarse desde la investigación científica

Como puede verse, el modelo propuesto relaciona íntimamente la investigación

con la planificación y la gestión pública y privada. No obstante, desde la investigación científica, tarea que nos es propia, sólo es posible realizar de manera independiente las siguientes tareas:

- Diagnosticar la situación ambiental en el Recurso Central.
- Diagnosticar la situación socio-ambiental en la Localidad Central.
- Investigar la historia de los procesos migratorios que tienen por destino la Localidad Central y los patrones de asentamiento de los migrantes.
- Relevar la infraestructura de equipamiento y servicios, así como la tipología de urbanización y usos del suelo en la Localidad Central.
- Establecer indicadores de crecimiento turístico y de calidad turística y ambiental, tanto para el Recurso Central como para la Localidad Central.
- Definir con precisión la Región de Desarrollo Turístico.
- Relevar los Recursos Alternativos y la infraestructura de transportes, equipamiento y servicios en las Localidades Alternativas de la Región de Desarrollo Turístico Sustentable.
- Proponer posibles líneas de acción, desde la gestión pública y privada, tendientes a asegurar la sustentabilidad del Recurso Central.
- Proponer líneas de acción, desde la gestión pública y privada, tendientes a controlar los problemas socio-ambientales y ordenar el crecimiento en la Localidad Central.

Proponer líneas de acción, desde la gestión pública y privada, tendientes a fomentar la puesta en valor de los Recursos Turísticos Alternativos y el desarrollo de Localidades Turísticas Alternativas.

Los resultados de estas tareas, adecuadamente difundidos, podrán contribuir a la toma de conciencia de la ciudadanía respecto a la necesidad de garantizar la calidad turístico-ambiental y la calidad de vida en general. Las autoridades municipales, provinciales y/o nacionales, ante la demanda ciudadana, serán por supuesto las responsables de inducir los cambios para el logro de un desarrollo turístico regional sustentable.

Caso Puerto Madryn: reemplazar el mero crecimiento por el auténtico desarrollo

En el marco de la línea de investigación titulada “Cambios en el sistema de los asentamientos humanos en la Argentina”, y en particular del proyecto “Tendencias en el sistema urbano argentino”, dirigido por Darío Sánchez, en períodos anteriores se cumplió con los objetivos de diagnosticar las tendencias

del crecimiento demográfico y urbano en la Argentina, atendiendo a las diferencias según regiones geográficas, tamaños y funciones de los asentamientos (Sánchez, 1992; 1996). También se realizó una clasificación de las ciudades (Morano y Sánchez, 1997; Sánchez y Morano, 1997), estableciendo las causas sociales, económicas y demográficas de su crecimiento diferenciado y se evaluaron las condiciones sociales asociadas a los distintos ritmos de crecimiento.

Asimismo, se determinaron las consecuencias socio-económicas de tales tendencias y se avanzó respecto a posibles líneas de acción en materia de ordenamiento territorial, que contribuirían a lograr un desarrollo humano social y económicamente sustentable en el tiempo. En tal sentido, se tuvieron en cuenta paliativos respecto a la pérdida de población en las ciudades pequeñas y se analizaron posibles soluciones ante la creciente marginalidad en las ciudades intermedias.

Figura 1: Imagen satelital Landsat TM, combinación 742 RGB de la ciudad de Puerto Madryn

Fuente: Servidor de imágenes MRSID de la NASA.

En particular, en los últimos tres años, sobre la base de la información del Censo

Nacional de Población, Hogares y Viviendas de 2001, se analizaron los cambios en el crecimiento demográfico durante el último período intercensal, partiendo del total del país y atendiendo a la variación por regiones, por provincias y por localidades (Sánchez y Astinza, 2002).

En especial, se estimaron los saldos migratorios de las provincias y a partir de un análisis multivariado se interpretaron los resultados, por lo que se hace necesario ahora trabajar a otra escala de análisis y privilegiando la función turística, que ha demostrado ser el principal motor del crecimiento urbano argentino en los últimos años (Astinza y Sánchez, 2005).

Del amplio abanico de posibilidades que se presentan para el análisis tomaremos, como primer caso de estudio (Stake, 1998) para el presente proyecto, a la localidad de Puerto Madryn, por considerarla uno de los centros turísticos más importantes de la Patagonia Austral, beneficiada por un conjunto de atractivos naturales con características de excepcionalidad no sólo a escala nacional sino planetaria.

Por otra parte, en el caso de Puerto Madryn, cabecera del departamento Biedma, en la provincia de Chubut (Figura 1), encontramos claramente explicitados los elementos configurantes de un sistema ambiental costero (Sorensen et al., 1992; ENVIREG, 1994; Clark, 1996; Barragán, 1997; Cicin-Sain y Knecht, 1998.) en el que los recursos naturales (Buchinger y Mozo, 1988; Gutiérrez et al., 1993), socioculturales y económicos se encuentran en un estado de desequilibrio, con graves consecuencias en materia ambiental, pero todavía en una magnitud que permite cierto optimismo respecto a la posibilidad de revertir las tendencias.

En tal sentido, es evidente la necesidad de intervención con un sentido estratégico (Vicente et al., 1994), tanto a través de la gestión pública como privada, para alcanzar la necesaria calidad socio-ambiental de un producto turístico de jerarquía internacional.

Objetivos e impacto esperado del presente proyecto de investigación

Por todo lo señalado, los objetivos generales del presente proyecto son los siguientes:

- Proponer líneas de acción, desde la gestión pública y privada, tendientes a fomentar la puesta en valor de Recursos Turísticos Alternativos y el desarrollo de Localidades Turísticas Alternativas.
- Contribuir al acervo de la ciencia mediante la propuesta de un modelo conceptual de desarrollo turístico regional sustentable.
- Desarrollar y sistematizar una metodología para la investigación del crecimiento físico y demográfico de los centros turísticos y sus territorios adyacentes.

- Producir conocimientos científicos que puedan ser utilizados por los poderes públicos para poner fin a situaciones de indigencia, marginalidad y exclusión socio-territorial.
- Proponer posibles líneas de acción en materia de ordenamiento y gestión territorial, tendientes a promover un desarrollo económico y socio-ambiental integrador y sustentable en el tiempo.
- Contribuir a la formación de recursos humanos especializados en la investigación de una problemática tan compleja y multidisciplinaria como la que vincula el turismo con el medio ambiente y la población residente.

Los objetivos específicos, en una primera etapa de la investigación, son:

- Realizar un exhaustivo relevamiento de trabajos científicos que aborden la actividad turística desde una perspectiva socio-ambiental.
- Correlacionar el crecimiento de las distintas localidades de la República Argentina con la magnitud y características de sus funciones turísticas.
- Establecer una tipología de los asentamientos turísticos de la Argentina que permita avanzar en la definición de un modelo de crecimiento turístico.
- Realizar un relevamiento bibliográfico y estadístico de la actividad turística y la problemática ambiental en Patagonia Austral, y en particular en Puerto Madryn.
- Relevar la infraestructura de equipamiento y servicios, el patrimonio arquitectónico (LITA, 1996; Magaz, 1996; Gnemmi, 1997; Albanesi y Pascale, 2003) y los tipos de urbanización existentes en Puerto Madryn, incluidos los asentamientos espontáneos.
- Establecer indicadores de crecimiento demográfico, económico y turístico y de calidad turística y ambiental, para Puerto Madryn y su territorio adyacente.
- Realizar un relevamiento de recursos turísticos, parajes y localidades de la región, atendiendo a su infraestructura, equipamiento y servicios.
- Analizar el crecimiento físico y demográfico de Puerto Madryn a través de su historia.
- Estudiar la problemática socio-ambiental de la localidad y su territorio adyacente, atendiendo a su evolución histórica, su estado actual y su proyección futura.
- Investigar los procesos migratorios pasados y presentes, que han tenido y hoy tienen por destino a la localidad de Puerto Madryn, a partir de la realización de entrevistas (Herod, 1993; Oxman, 1998) y encuestas.

- Estudiar las características socio-culturales de las comunidades de inmigrantes y las configuraciones espaciales de sus asentamientos, considerando en especial las condiciones del hábitat, su construcción del "lugar" (Sassone, 2004) y los niveles de segregación y exclusión socio-territorial (Vidal-Koppmann, 2001).
- Confrontar las tipologías de urbanización generadas por grupos de población de diferentes estratos socio-económicos y culturales y analizar su impacto económico-financiero, urbano-territorial y legal-administrativo.
- Definir los límites del territorio correspondiente a una región-plan de desarrollo turístico con centro en Puerto Madryn.
- Proponer líneas de acción, realizables desde la gestión pública y privada, tendientes a asegurar la sustentabilidad de los recursos turísticos próximos a Puerto Madryn.
- Proponer líneas de acción, realizables desde la gestión pública y privada, para controlar los problemas socio-ambientales y ordenar el crecimiento de Puerto Madryn.
- Proponer líneas de acción, realizables desde la gestión pública y privada, tendientes a fomentar la puesta en valor de un conjunto de recursos turísticos y centros de servicios de la región bajo estudio.
- Diseñar nuevos circuitos turísticos con origen en Puerto Madryn, atendiendo a las obras de infraestructura y equipamiento necesarias para su concreción.
- Redactar y preparar una publicación que plasmará los resultados de la investigación realizada.

El impacto esperado se desprende de los objetivos del modelo de gerenciamiento para un desarrollo turístico regional sustentable, y se puede resumir así: Concientización de las autoridades nacionales, provinciales, municipales y población en general (Bruguer, 1994; OMT, 1995), respecto a la necesidad y conveniencia estratégica de dar respuesta prioritaria a las siguientes necesidades:

- Sustentabilidad en el tiempo de los recursos turísticos de Puerto Madryn.
- Control y progresiva solución de los problemas sociales, habitacionales y ambientales de Puerto Madryn.
- Ordenación del crecimiento físico y demográfico de Puerto Madryn.
- Definición de una Región-Plan de Desarrollo Turístico Sustentable.
- Puesta en valor de un conjunto de nuevos recursos turísticos y centros de servicios en la región de influencia de Puerto Madryn.

- Crecimiento de la oferta respecto a los circuitos turísticos con origen en Puerto Madryn.
- Realización e implementación de proyectos de infraestructura, equipamiento y servicios prioritarios para el desarrollo de un turismo sustentable (Báez, 1993) en la provincia del Chubut.

Área de Trabajo Metodología y Técnicas de Teleobservación y SIG

Dada su especificidad, las tareas a realizar por el Área de Trabajo Metodología y Técnicas de Teleobservación y Sistemas de Información Geográfica (SIG), merecen un breve parágrafo adicional. Las actividades relacionadas con los SIG y la Teleobservación han experimentado un gran desarrollo en los últimos años, convirtiéndose en herramientas poderosas de análisis, seguimiento y control de fenómenos territoriales dinámicos. Sensores remotos cada vez más sensibles, con mayor poder de resolución, y equipos informáticos y software siempre más potentes para el procesamiento de la información captada, han permitido profundizar las aplicaciones, aumentando el número de usuarios.

La información procedente de imágenes espaciales se dispone de manera periódica y a gran escala para extensas franjas de la superficie terrestre, y esto se adecua al carácter dinámico de los procesos espaciales. A la vez, la amplitud espectral, superior al "rango del visible", y la propia escala, permiten hoy la realización de estudios de contexto, pero con un mayor nivel de detalle en las aplicaciones. Por otra parte, la presentación de las imágenes en formato digital, facilita el tratamiento y procesamiento para resaltar ciertos hechos o para la detección de fenómenos que no resultan fácilmente identificables por los medios convencionales, que además suelen ser mucho más onerosos.

El objetivo principal de esta Área de Trabajo es proporcionar información a los restantes integrantes del Equipo y preparar el material para ser ingresado en un SIG. El método se apoyará en la combinación de trabajo de campo, interpretación visual y procesamiento de imágenes multiespectrales captadas en distintas fechas, para obtener información de los recursos turísticos y naturales y la situación socio-ambiental de las áreas urbanas bajo estudio (Acosta, 1999a; 1999b). Las distintas fases de trabajo se detallan a continuación:

Tarea 1. Selección de Imágenes y Material Auxiliar: La elección de las imágenes se hace considerando criterios tales como calidad, ausencia de nubes, cobertura territorial, fechas, etc. Esta información ya ha sido solicitada a la CONAE, y para el caso de Puerto Madryn algunas de las imágenes son:

Satélite	Sensor	Path/Row	Fecha
SAC-C	MMRS		26-5-2004
Landsat 5	TM	227-90	16-10-2003
Landsat 5	TM	227-90	8-3-2004
Landsat 7	ETM	227-90	4-2-2001
Landsat 7	ETM	227-90	17-5-2003
Landsat 2	MSS	243-90	1-Dic-1980

Como material auxiliar se utilizaran fotografías aéreas. cartas topográficas elaboradas por el ex Instituto Geográfico Militar (IGM) y la Carta Imagen del ex IGM, a escala 1.250.000.

Tarea 2. Análisis Visual y Tratamiento Digital de la Información (TDI): Por razones de espacio sólo señalaremos aquí que ambos métodos se complementan, ya que el análisis visual permite actualizar cartografía existente o realizar inventarios y auxilia a la clasificación digital para evitar confusiones entre coberturas heterogéneas, o entre aquellas que son similares espectralmente pero de distinto significado temático. Por su parte, el TDI permite realizar operaciones complejas y garantiza una clasificación rápida de las zonas de estudio, manteniendo coherencia en la asignación de áreas vecinas a dos categorías.

Tarea 3. Obtención y presentación de los resultados: El producto final de una clasificación, ya sea visual o digital, es un mapa temático en el cual el área de estudio se divide en un conjunto de unidades espaciales. Este documento puede integrarse con otras variables geográficas para análisis posteriores, pero también es útil en sí mismo. La información obtenida será incorporada a un SIG que contendrá variables de naturaleza física y socioeconómica en formato vectorial. Esto permitirá el manejo de una gran cantidad de datos de distintas fuentes y formato, facilitando su tratamiento, almacenamiento, manipulación, visualización, análisis y actualización, de acuerdo con los objetivos del proyecto. La reconocida aptitud de los SIG para mejorar la calidad de la información geográfica (Cebrián, 1992), apoyando de manera oportuna y eficiente las necesidades que se relacionan con el conocimiento de la realidad territorial, la toma de decisiones (Mourao, 2004) y el monitoreo constante, los convierte en sistemas útiles, y porqué no también indispensables, para el presente proyecto.

Referencias

Acosta, M. Z. 1999a. *Nuevas herramientas y alternativas aplicadas al estudio de ciudades*. Buenos Aires, USAL – Instituto de Sensores Remotos.

Acosta, M. Z. 1999b. *Fundamentos físicos de la teleobservación. Aportes de la información satelital al estudio de espacios urbanos*. Buenos Aires, USAL, Tesis Doctoral, 990 pp.

Albanesi, P. N.; Pascale, J. C. 2003. Turismo y patrimonio arquitectónico: metodología para la confección de un preinventario con actores locales no calificados. *Congreso Nacional de Geografía 64 Semana de Geografía*, pp. 29-36. Bahía Blanca, GÆA.

Ascanio, A. 1996. Los modelos bioeconómicos: una nueva herramienta para evaluar los problemas relativos al impacto ambiental. *Estudios y Perspectivas en Turismo*. Buenos Aires, CIET.

Astinza, M. A. C.; Sánchez, D. C. 2005. Las tasas migratorias de las provincias argentinas 1991-2001: estimaciones, explicaciones e interpretaciones. *Signos Universitarios*, 19 (40). Buenos Aires, USAL. En Prensa.

Báez, A. 1993. Turismo sostenible. *VI Congreso Nacional de Turismo*. San José de Costa Rica, CANATUR.

Balestreri Rodríguez, A. 1997. *Turismo. Desenvolvimiento local*. San Pablo, Hucitec.

Barragán Muñoz, J. M. 1997. *Medio ambiente y desarrollo de las áreas litorales*. Barcelona, Oikos-Tau.

Bernard, A.; Domínguez, P.; Burguete, E. 1996. Percepción de calidad en el servicio según la opinión del cliente. *Estudios y Perspectivas en Turismo*. Buenos Aires, CIET.

Boullón, R. 1993. *Calidad turística en la pequeña y mediana empresa*. Buenos Aires, Ediciones Turísticas, Temas de Turismo.

Bruger, P. 1994. *Educação ou adestramento ambiental*. Ilha de Santa Catarina, Letras Contemporâneas.

Buchinger, M.; Mozo Morrón, T. 1988. *Turismo y recursos naturales*. Bogotá, Incora.

Canter, L. 1997. *Manual de evaluación del impacto ambiental*. Madrid, McGraw-Hill.

Cárdenas Tabares, F. 1991. *Proyectos turísticos, localización e inversión*. México D. F., Trillas.

Cebrián de Miguel, J. A. 1992. *Información geográfica y sistemas de información geográfica*. Santander, Publicaciones de la Universidad de Cantabria.

CEPAL. 1991. *El desarrollo sustentable: transformación productiva, equidad y medio ambiente*. Santiago de Chile, CEPAL.

CEPAL. 1992. *Los factores críticos de la sustentabilidad ambiental*. Santiago de Chile, CEPAL, Documento Interno LC/R 1147.

Chan, N. 1998. *Circuitos turísticos: programación y cotización*. Buenos Aires, Ediciones Turísticas.

Cicin-Sain, B.; Knecht, R. W. 1998. *Integrated coastal and ocean management. Concepts and practices*. Washington D. C., Island Press.

Clark, J. C. 1996. *Coastal zone management*. New York, Handbook Lewis Publishers.

Domínguez, L. 1994. *Relevamiento turístico*. Santa Fe, Centro de Estudios Turísticos.

ENVIREG. 1994. *Desarrollo económico y protección ambiental de la zona costera*. Bruselas, Comisión de la Comunidad Europea.

Gnemmi, H. 1997. *Puntos de vista sobre la preservación del patrimonio arquitectónico y urbano*. Córdoba, Eudecor.

Gudynas, E. 1999. *Desarrollo sostenible, globalización y regionalismo*. La Paz, Prodena; CIDES – UMSA.

Gudynas, E. 2002. *Ecología, economía y ética del desarrollo sustentable*. Buenos Aires, Ediciones Marina Vilte.

Gutiérrez Roa, J. et al. 1993. *Recursos naturales y turismo*. México D. F., Limusa.

Hernández, D. 1996. *Un modelo de desarrollo regional. Provincia de Buenos Aires*. Buenos Aires, Macchi.

Herod, A. 1993. Gender issues in the use interviewing as a research method. *The Professional Geographer*, 45 (3): 305-317. Washington D. C., AAG.

Leff, E. 1994. *Ecología y capital. Racionalidad ambiental, democracia participativa y desarrollo sustentable*. México D. F., Siglo XXI.

LITA. 1996. *Diseño de un sistema de registro del patrimonio paisajístico, urbanístico y arquitectónico bonaerense*. La Plata, CIC – LITA.

Magaz, M. C. 1996. Patrimonio y Turismo. *Signos Universitarios*, 15 (29). Buenos Aires, USAL.

Morano, C. J.; Sánchez, D. C. 1997. Apuntes para una tipología social de las principales ciudades argentinas. *Congreso Nacional de Geografía*, pp. 221-230. Corrientes, GÆA.

Mourao Moura, A. C. 2004. SIG aplicados ao planejamento urbano. *Primer Seminario Argentino de Geografía Cuantitativa*. Buenos Aires, CONICET –

GEPAMA, 13 pp.

Oxman, C. 1998. *La entrevista de investigación en ciencias sociales*. Buenos Aires, Eudeba.

Pérez, A. 1999. Impactos turísticos. Su percepción por parte de la población anfitriona. Caso Villa La Angostura. *Estudios y Perspectivas en Turismo*. Buenos Aires, CIET.

PNUMA. 2003. *Ética, vida, sustentabilidad*. New York, PNUMA.

Ochoa, M. E. 2004. Capacidad de carga turística. *Primer Seminario Argentino de Geografía Cuantitativa*, Buenos Aires, CONICET – GEPAMA, 13 pp.

OMT. 1995. *Educando educadores en turismo*. Madrid, Organización Mundial del Turismo.

Sánchez, D. C. 1992. Las nuevas tendencias del crecimiento urbano argentino. *Documentos del Prigeo*, 18, Buenos Aires, CONICET, 58 pp.

Sánchez, D. C. 1996. El crecimiento demográfico argentino en el período 1970-1991. Un aporte para su interpretación. *Anales de GÆA*, 20: 211-234. Buenos Aires. GÆA.

Sánchez, D. C.; Astinza, M. A. C. 2002. El crecimiento demográfico argentino en el último período intercensal. *Congreso Nacional de Geografía*, pp. 377-386. Buenos Aires, GÆA.

Sánchez, D. C.; Morano, C. J. 1997. Las ciudades argentinas de más de 100.000 habitantes. Una tipología sociodemográfica. *Documentos del Prigeo*, 64. Buenos Aires, CONICET, 49 pp.

Sassone, S. M. 2004. Identidad Cultural y Territorio: La construcción del "lugar" en la comunidad de migrantes bolivianos. En: Dembicz, A. (Ed.) *Interculturalidad en América Latina en ámbitos locales y regionales*, pp. 177-197. Warszawa, Univ. Warszawa–CESLA.

Sorensen, J. C.; Mc Creary, S. T.; Brandani, A. 1992. *Arreglos institucionales para manejar ambientes y recursos costeros*. Rhode Island University – Centro de Recursos Costeros.

Stake, R. 1998. *Investigación con estudio de casos*. Madrid, Morata, 159 pp.

Vidal-Koppmann, S. 2000. Calidad del entorno en ciudades intermedias, *Documentos del Prigeo*, 79. Buenos Aires, CONICET.

Vidal-Koppmann, S. 2001. Segregación residencial y apropiación del espacio, *Scripta Nova*, 5 (94): 1-17. Barcelona.

Vicente, M. et al. 1994. *Enfoques y estrategias para el desarrollo del turismo*. Comodoro Rivadavia, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco.

Parte 2

LA REGIÓN: ORÍGENES Y CRECIMIENTO

LOS POBLADORES ANTEHISTORICOS

CASAMIQUELA Rodolfo

Resumen

En este trabajo se hace referencia a las primeras etnias que se asentaron en la meseta patagónica, destacando su desplazamiento por este territorio. A través de distintos estudios antropológicos nos revela los principales rasgos morfológicos y culturales de estos pueblos, es decir, su religión, la división social y la forma arquitectónica adquirida que estaban íntimamente relacionadas con su forma de vida. Los topónimos de una región reflejan, por lo pronto, las rutas, y derivados, de los grupos indígenas. Así traducen tantos aspectos topográficos como naturales y antropológicos. También refleja la situación actual de estos pueblos que al disminuir notablemente debieron mezclarse con otras familias e individuos perdiendo sus rasgos originarios.

Palabras claves: meseta, etnicidad, habitantes, razas, culturas

THE BEFORE – HISTORY INHABITANTS

Abstract

This work refers to the first ethnic groups that settled on the Patagonian meseta, highlighting their displacement along this territory. Through various anthropological studies that reveal the main cultural and morphological traits of these peoples, , their religion, the social division and the acquired architectural form that were closely related to their way of life. The place names of a region reflects, indeed, routes, and derivatives of indigenous groups. Thus many topographic as natural and anthropological aspects are translated. It also reflects the current situation of these people who decrease significantly due to mingling with other families and individuals losing their original features.

Key words: meseta, ethnicity, inhabitants, races, cultures.

Generalidades

Hoy sabemos que el poblamiento humano de la Patagonia se remota al décimo – quizá undécimo-milenio antes de Cristo, es decir que, hace unos 12.000 años

llegaron al fondo del "embudo de América del Sur" los primeros colonos. ¿Quiénes eran? ¿De dónde venían y por dónde venían? ¿Cómo era el escenario? En cuanto a la última pregunta, puede responderse que aquel no difería demasiado del actual, aunque el clima debió ser más frío y ventoso, pues apenas se iniciaba el "período interglaciar" actual, es decir el derretimiento masivo de los hielos de la última glaciación del Pleistoceno.

Cabe aclarar que si bien las masas de hielo andino –glaciales–, no alcanzaron mucho más al este de su línea actual, o sea que se mantuvieron circunscriptas al borde de la Cordillera, por una simple razón de altura hay que imaginar centros glaciarios ("glacioblastos" los llamó el gran geólogo Groeber) en áreas de la Meseta Patagónica que sobrepasan los 1.000 metros de altura sobre el nivel del mar, como por ejemplo el macizo del Anecón Grande, en Río Negro, al Oeste de Ingeniero Jacobacci (que sobrepasa los 2.000 metros), el que por cierto es claramente visible la acción de los hielos; las sierras de Calca Tapul – Gastre – Piremahuida, entre otras, en el límite entre Río Negro y Chubut; en fin, nuestra Meseta del Somuncura, cuyas cumbres, según se vio, sobrepasan los 1.600 metros; un desafío para los curiosos -especialistas o no- es encontrar las huellas, borrosas de su presencia.

Las preguntas primera y segunda, más allá de que aquella no puede ser respondida de manera absoluta, están relacionadas; para algunos grupos de colonizadores que llegaron por el interior, por tierra firme, y otros lo hicieron por mar y el litoral adyacente..., y ciertamente pertenecieron a etnias (muy) diferentes.

"Etnia" es sinónimo de "Pueblo", y la idea de Pueblo connota, ineludiblemente, la de "población", con lo que se entra, a través del lenguaje, en el mundo de la Biología. La población está constituida –para el caso-por seres humanos, que en cuanto seres son organismos biológicos y por ende definibles somáticamente. Y en cuanto humanos –ha de agregarse–, representantes de la familia Hominidas beneficiarios de cultura. Así queda definido indirectamente el concepto de Pueblo o etnia: una o más poblaciones de homínidos, con rasgos somáticos y culturales propios, diferenciables de otros Pueblos o etnias.

Con respecto al primer concepto de esta fórmula binaria, se trata simplemente de los que los antiguos taxónomos bioantropólogos denominaron "raza", a secas (equivalente, prima facie) de la subespecie de la Sistemática). Hoy, eufemísticamente, se habla de "biotipo", "somatotipo", "tipo somático", o semejantes, que en definitiva significa lo mismo que raza.

Y bien, ¿a qué razas o biotipos pertenecían los primeros inmigrantes humanos en la Patagonia? Desbrozado así el campo conceptual, la respuesta parece bastante simple: de la información arqueológica disponible sólo dos formas –por lo demás antitéticas– muestran la necesaria antigüedad para ser consideradas ancestrales. La una, de muy pequeña estatura y esqueleto frágil, cráneo largo

(dolicocéfalo), es la denominada (raza) Fuéguida por los bioantropólogos clásicos. Ello, en referencia a los indígenas fueguinos (sub-) actuales de canoa, es decir los yámanas y alacalufes históricos. A lo que, siguiendo por el Norte por el lado pacífico, hay que agregar los chonos, de los archipiélagos homónimo, de Guaytecas y Chiloé, y el área continental adyacente.

Con lo que, al propio tiempo, queda dicho que este biotipo o raza antiguo mantuvo continuidad hasta prácticamente el presente. Y ello esencialmente a lo largo de las costas marinas australes, pacíficas, magallánicas y atlánticas, pues todo el litoral patagónico (y bonaerense) está jalonado por hallazgos (arqueológicos) de esqueletos de individuos que responden a aquél.

La otra entidad morfológica o racial está representada por esqueletos que, al contrario de los anteriores, traducen una altísima estatura promedio y especial corpulencia, al lado de un modelo craneano igualmente dolicocéfalo –característicos de los representantes arcaicos del género Homo. Representan a la forma Pámpida o –precisamente– Patagónida, la que, al igual que la anterior, tuvo continuidad hasta el presente, a través de los Pueblos históricos denominados Patagones o Tehuelches, de la Patagonia, y los Onas, de la isla Grande de la Tierra del Fuego.

Si bien aparecen con alta frecuencia en el litoral atlántico esqueletos de individuos filiables como tales, pámpidos, masivamente fueron los ocupantes del interior franco de la Patagonia, y en ella, por excelencia de la Meseta Patagónica. Tornando al ámbito de nuestro interés, es decir al Norte de la Patagonia (sensu stricto, o sea excluido al Neuquén) y en él, a la Meseta del Somuncura, lamentablemente no se conocen otros esqueletos arqueológicos que aquellos de los túmulos de piedras o ramaje, o ambos (mal llamados hoy "chenques", voz araucana andina), y por ende tardíos, con inicio aparentemente hacia el décimo siglo de nuestra era. Obviamente, corresponden a Tehuelches (con una sola excepción, que se verá después).

Pero a la luz de su (alta) antigüedad en territorio patagónico (varios milenios, el Sur del Neuquén, por ejemplo), poca duda cabe de que, esencialmente fueron Pueblos de raza Pámpida los primeros visitantes de nuestra Meseta. Culturalmente, en cualquier momento de su evolución ante-histórica, beneficiarios de variantes de una cultura básicamente de cazadores-recolectores nómadas (pedestres) –comparables, salvando distancias, con aquellas conocidas, a través de la crónica y la etnografía, para los tehuelches y onas históricos.

La información arqueológica.

Salvo potenciales novedades de reciente data, no publicadas, información de ésa clase que poseemos para el ámbito en cuestión refleja sólo momentos tardíos del poblamiento –supuestamente de antigua data– de la Meseta del Somuncura. Así,

como se dijo, las tumbas de tipo túmulo que serían bastante recientes. Lo propio los elementos muebles, artefactos de distinta índole (líticos, óseos, de conchilla, madera, lana, cuero), en general adscribirles a los tehuelches históricos y sus antepasados cercanos.

Algo más al Oeste, sin embargo, en el área de influencia de Ingeniero Jacobacci, se han obtenido testimonios arqueológicos mucho más antiguos; a saber: un "chopper" o lasca de calcedonia con filo artificial, ubicada en el ripio depositado por la última desglaciación, y así fechable en circa 8.000 años antes de Cristo; una de sílice aislada, sobre superficie, inseparable de otras de la industria de dispersión santacrucense-chubutense denominada Casapedrense, que debutó hacia el 7000 antes de Cristo; en fin, toda una secuencia en cueva (abrigo), desarrollada desde quizá los 7000 años, que en sus inicios parece denunciar igualmente afinidades casapedrense –para culminar en la industria Patagoniense o de los tehuelches regionales históricos. (Esta, así, se integraría con un componente casapedrense, lo que no excluye otros, distinto origen cultural y geográfico, a dilucidar).

En cuanto a los testimonios inmuebles, por lo pronto el "arte rupestre" regional no resulta demasiado antiguo. Por su fisonomía "simbólica" (en alusión a uno de los estilos del arte rupestre en la Patagonia, relativamente tardío) y el empleo de la técnica del grabado, el petroglifo documentado por Errecalde (in Masera et al.,op. cit., 479) podría ubicarse –sin mayor seguridad– en términos que van desde el 2000 antes de Cristo al Cero de Nuestra Era. Lo propio –de no tratarse del mismo sitio– el ilustrado por Albornoz (para la estancia Los Manantiales; v. Grandín et al., 2003, última lámina).

Algo más recientes –siempre dentro del estilo "simbólico"– parecen las pinturas, varicolores, en oquedad, de Sierra Apas, ilustradas originalmente por Casamiquela (1960) y que permanecen inalteradas. Decididamente más modernas –habrían arribado hacia el siglo décimo de nuestra Era, con vigencia a la llegada de los primeros europeos– son las expresiones, igualmente en pinturas, que ilustran centralmente labirintiformes, dominantes en todo el ámbito de Río Negro y Chubut y muy bien representados en el área de influencia de la Meseta del Somuncura.

Otras manifestaciones inmuebles de carácter especial son ciertas construcciones bajas, abiertas por un lado ("pircados"), de bloques sueltos de basalto, denominadas "corralitos" –"parapetos" por los arqueólogos–, ubicadas en alturas, las que, a partir de las observaciones de Claraz (1865-66) sabemos son reparos para "aguaitar" la caza: en uso, estaban coronadas por un espesor de huesos de las presas obtenidas. Aparte de tales estructuras, bien identificadas, aparecen aquí y allá otras semejantes, a modo de corrales, o bien túmulos sin esqueletos, y afines, de significación desconocida.

En un carácter especialísimo, en fin, revisten determinadas rocas, naturales pero

animadas por la cultura. Tales las rocas-oráculo sueltas, pesadas, para ser levantadas a pulso por un individuo para medir la longitud de su vida restante; o los arcos y conductos pétreos, de idéntica significación (pues el que los rozaba al pasar tenía corta vida); o las rocas o estructuras que se mueven o suenan, o ambas cosas, o en respuesta a determinadas consultas una de las cuales se trató para nuestra Meseta. O las rocas que parecen representar figuras, humanas y animales, como en Carhué Niyeo –cerro El Cocodrilo–, al Sur de Gan-Gan, Chubut, por fuera del ámbito en análisis, en donde está petrificada por el Alto dios una tribu en marcha, o –en nuestra Meseta, ¡y a ubicar en ella!–, la figura misma de dicha Deidad, autopetrificada (¿en toba?). (En Río Negro, cercanías de Pilcaniyeu, es célebre la autopetrificación equivalente de la Deidad, en forma maligna, "Gualicho", con una criatura, robada, en el hombro).

El poblamiento indígena histórico. Generalidades.

Iniciando un posible recorrido temporal al revés, es decir tomando como punto de partida a los pobladores históricos del ámbito para proyectar su imagen al pasado ante-histórico, cabe empezar a definir rápidamente a los patagones o tehuelches de la Patagonia –estrechamente emparentados con los onas de la isla Grande de la Tierra del Fuego. (Englobados todos, bajo el rótulo unificador de "Complejo Tehuelche", por el etnólogo patagónico Federico Escalada).

Se trata de un conjunto de poblaciones, pámpidas en lo racial, según se definió, y de cazadores-recolectores en lo cultural. A lo primero, puede agregarse que su alta estatura y su fuerte complexión se completaba con una coloración muy oscura de la piel ("cobriza" de los viejos autores), ojos mongoloides en una cara rectangular, de poderosa mandíbula, y su metabolismo adaptado a la dieta cárnea, dominante –pero para nada excluyente–, en la que la ingesta de grandes cantidades de grasa estaba relacionada con el mantenimiento interno de la temperatura corporal. Externamente, cumplía esa misión el clásico manto de pieles animales –especialmente guanacos nonatos o neonatos, pero también otros mamíferos, e incluso avestruz en las aves–, que, portado por hombres y mujeres, iba desde el cuello hasta las pantorrillas, con los cueros (ensamblados a manera de cadenas genealógicas) con la dermis hacia afuera, prolijamente pintados. Arco y flechas y boleadoras, una suerte de jabalina o dardo, eran las armas dominantes. En tanto el toldo sagrado –sagrado como el manto ("quillango"); de muchas pieles de guanacos adultos, con el pelo hacia fuera y pintadas por dentro, cupuliforme en invierno, hemi-cupuliforme en verano, representando así la morfología del universo, patrimonio y responsabilidad de las mujeres, se armaba y desarmaba en cada etapa de la marcha.

La base de cada grupo humano era la familia, en principio emparentadas, conformaba la banda, numéricamente reducida, dirigida por un "cacique" u hombre principal; un hombre por lo general mayor, de abolengo, más bien un

conductor o guía en la marcha y en la caza cotidiana que un jefe en el sentido moderno. Otros hombres ancianos –que no desdeñaban el consejo de mujeres de especial personalidad–funcionaban como consultores, en tanto era de sumo respeto el hechicero –normalmente hombre, aunque afeminado–, depositario del saber tradicional del grupo, y de la etnia toda, y, particularmente, de la relación del hombre con lo sagrado. Una etnia o Pueblo, vemos, estaba constituida por distintas bandas (modernamente " tribus"), que se movían, por recorridos y sitios conocidos (colonizados), a lo largo y ancho de territorios bien delimitados. Ello, pautado por condicionamiento de índole geográfico-cultural. Prima facie geográficas eran las dificultades creadas, para la movilidad, por las vías y cuencas hídricas, como los grandes ríos Limay-Negro, Chubut, Senguerr-lagos Colgué Huapi y Musters, lagos andinos, en fin, el propio mar atlántico y el estrecho de Magallanes.

Pero a lo geográfico hay que sumarle enseguida lo cultural, desde que estos pueblos eran continentales-terrestres puros, es decir, que carecían de afinidad especial por el agua (como, precisamente, los pueblos que denomino "hídricos"), del mismo modo, además, que por el bosque y la Cordillera. De esta manera, no es casual que las diferentes etnias mayores del "Complejo Tehuelche", aludido se movieran, respectivamente de Sur a Norte: los onas, en interior oriental de la isla Grande, rodeados por los filtros conformados por el Bosque Austral y la Cordillera, el Atlántico y el Estrecho. Los tehuelches meridionales australes, entre los filtros del Estrecho y el Río Santa Cruz. Los tehuelches meridionales boreales, entre esta poderosa corriente y el filtro compuesto de los ríos Senguerr-lagos Colhue Huapi Musters, y Chubut. Por fin, los tehuelches septentrionales australes, entre el área de este doble filtro hídrico y los cursos del Limay y el Negro. (En un segundo momento histórico, a favor del empleo masivo del caballo, su porción septentrional desbordó esos límites hacia el Norte, para ocupar Neuquen y el ámbito pampeano –con lo que puede hablarse de tehuelches septentrionales boreales.)

Culturalmente, todas estas (grandes) etnias tenían un semejante estilo de vida, ya definido, y -groso modo– una misma cosmovisión y religiosidad. Lingüísticamente, en cambio, a pesar de hablar lenguas pertenecientes a una misma familia, las diferencias eran mucho mayores. En punto a denominaciones gentilicias, propias y relativas, basta decir que los tehuelches meridionales australes (de los cuales quedan sólo dos o tres hablantes de su antigua lengua) se denominan así mismos aónik´enk´ "sureños", o aónik´o ch´oónükü "gente del Sur", y a su lengua aónik´o áis. Los tehuelches meridionales boreales se extinguieron a lo largo del siglo XVIII, de modo que ignoramos cómo se llamaban a sí mismos. Los aónik´enk´ los designaban méch´arn o ch´oónükü "gente de la resina de molle", y a su lengua –sólo conocida hoy por vocabularios– téwsün.

Los pobladores indígenas históricos del ámbito de la Meseta del Somuncura.

Los tehuelches septentrionales –que obviamente son los de nuestro interés presente-beneficiaron una sola y única lengua, a lo largo y ancho de su hábitat específico y de los territorios colonizados al Norte del Limay-Negro, como se dijo; se denominaba günün a iájüch, traducible, libremente, "lengua por autonomasia". De este modo, la etnia se denominó, colectivamente, günün a künna "gente por autonomasia (o excelencia)" –aunque en esto corresponde hilar un poco más fino. Porque un sector occidental de aquélla, subandino –extendido por el este hasta un límite muy elástico que podría fijarse en torno al meridiano de los 70º– se autodenominó precisamente chüwach a Künna "gente del borde (de la cordillera)".

Así, ha quedado claro indirectamente que los habitantes del ámbito de Somuncura eran los günün a künna propiamente dichos, quienes de tal manera se sentían dueños de él que, como veremos, el "cazadero más célebre de la Patagonia", según definiera Moreno, ubicado en su seno, estuvo hecho para ellos por su alto Dios: "...es el paraíso terrenal de los indios pampas. Dicen que su Dios lo hizo así para ellos..." (Claraz, op. cit., 67). Y expresamente: "Esta lomada o meseta (Somuncura) forma el límite geográfico (en sentido estrictísimo) y la línea de división de los Pampas. Como el norte de la misma esta tribu tiene pampitas y sólo pocas sierras que cruzar, y como más al norte aun comienzan las llanuras propiamente dichas, llaman a esta tierra Dec-atec (Docatec, Dac-atec) (dük átek), es decir país de los llanos. Al sur de la misma la llaman Genena atec, (gunün a átek), país de los pampas (genena-kenn (günün a künna) significa indio pampa). La palabra `genena´ (gününa) parece significar también patria..."

Pampas, como se aprecia, es la denominación de esta etnia en castellano (con voz derivada del kechua, como es sabido) y pampas se denominaron, en ella y en araucano sus integrantes a sí mismo. Esto en sentido colectivo –incluidos desde luego los tehuelches septentrionales pamperos, portadores originarios de aquel gentilicio–. Pero en sentido estricto, es decir a los günün a künna propiamente dichos, los conocieron igualmente por ¡"quirquinchos"! (denominación –quizá-derivada del nombre propio de un personaje antiguo, repetido varias veces a lo largo del linaje: Wüsül, que eso significa, "armadillo"). Por lo demás, el último cacique de ese linaje, Juan José Chagallo, que llevaba dicho nombre, murió en el ámbito y está enterrado en Cona Niyeo. Como está enterrado en la Meseta el cacique Chiquichano, de idéntica extracción.

En 1865, el viajero Claraz , reiteradamente citado, encontró en él rastros de un campamento de la tribu del cacique primero nombrado, y, en persona, aquella del cacique Antonio (probablemente Antonio Lienpichún). En 1869, a su vez,

Moreno, a las partidas (unidades esencialemte familiares) reunidas de los caciques Pichalao –jefe de la "tribu"–, Cual y Chiquichano, recién nombrado. (Cabe agregar que llamo la atención del viajero el hecho de que no utilizaran fósforos) Todos los nombres citados, hechos apellidos, se conservan en la actualidad.

En el viaje aludido en 1865, Claraz detalló las "tribus" que, por entonces, se movían en el territorio günün a künna (o de los tehuelches septentrionales australes), entre los ríos Limay-Negro y Chubut: "Hoy existen únicamente cinco pequeñas tribus: 1) la de Sinchel (Sünchel) en San Gabriel (San Javier, 30 kilómetros de Viedma, río arriba); 2) La de Antonio (visto), entre el Chubut y Yamnago (Iahnagoo; ver después); la de Chagallo (visto) en Mackinstschau (Maquinchao); 4) los kirkinchos (sic), sobre el Limay y al sur del mismo (desplazados, quizá en viaje al Sur del Neuquén); 5) Ketroe (k´trewai), donde se encuentra el ganado alzado, probablemente al sur de Tucumalal (Tükü Malal, hoy Bariloche). Pero una parte se ha mezclado con los tehuelches (tehuelches meridionales)... (op. cit., 53).

La observación del viajero en cuanto a la mezcla con tehuelches meridionales es oportuna, ya que permite señalar que, a partir del siglo XVIII, las "tribus" de ambas etnias Meridionales, en posesión del caballo, cruzaban el territorio de los septentrionales, sí que por rutas menos frecuentadas por sus legítimos propietarios: la que, por el Oeste, aproximadamente, coincidía con la ruta 40 actual, y la que, por el Este, corría, un poco más al Oeste, al trazado de la actual Ruta 3. En este segundo caso, los viajeros bordeaban la Meseta del Somuncura por el Este..., en tanto los tehuelches septentrionales lo hacían por el Oeste –ascendiendo a la Mesada por Iagatúwu a súwun; en araucano Prawe ngüieu, hoy Praguaniyeo.

Los pobladores ante-históricos.

Para historiarlos, siquiera a grandísimos rasgos (que es todo lo que puede hacerse con la información disponible) cabe comenzar por plantearse la pregunta: ¿Desde cuándo, qué momento, puede el paleoetnólogo hablar de etnia günün a künna? Expresado de otro modo, ¿cuándo, en qué momento, los ascendientes de la étnia histórica comenzaron a considerarse günün a künna, es decir, tener conciencia de una individualidad definible como "de la gente por excelencia" y, al propio tiempo, en la lengua günün a iájüch?

La respuesta precisa es muy difícil, pero sobre la base –precisamente-de la evolución de los vocabularios de las lenguas tehuelches (para el caso, en especial la tehuelche meridional boreal, registrada desde la expedición de Magallanes), tomando en cuenta la doble o triple variabilidad debida, por un lado, a la índole, puramente verbal, del registro –y sus errores por los cronistas–, a las diferencias dialectales en diferentes grupos, en fin al abandono y

consiguiente reemplazo de voces tabú; consideradas todas esas variables, pensar que las lenguas históricas –y por ende las identidades étnicas– ya estaban vigentes para los comienzos de nuestra Era es más que probable; casi una certeza. Proponer esto es adjudicar, correlacionadamente, el grueso de las manifestaciones arqueológicas del ámbito de nuestro interés, de esa antigüedad o mas recientes, a la etnia günün a kunna.

Por ejemplo, las producciones de los estilos "de grecas" y "simbólico" (en pintura) en el arte rupestre; los reparos y tumbas-túmulo; en fin, los materiales conocidos producto de recolecciones superficiales y excavaciones ad hoc (por aficionados y científicos), como artefactos líticos de interés aplicado y religioso; de hueso y conchilla; de cerámica; eventualmente de madera y cuero, tejido. Lo propio, con respecto a los restos humanos, pertenecientes en su abrumadora mayoría al biotipo Pámpido. CON UNA SOLA EXCEPCIÓN, TANTO PARA LO PRIMERO CUANTO PARA LO SEGUNDO.

Pero antes de pasar a ella será necesario desarrollar una explicación complementaria con respecto al poblamiento (étnico) de la Patagonia. Se ha aludido antes, como oposición y complementariedad con los "Pueblos continentales terrestres", a la existencia, en ella, en tiempo ante-históricos e inicio-histórico, de "Pueblos hídricos", es decir que no sólo utilizaban los cueros de agua para sus desplazamientos sino que toda su cultura, a partir de lo económico, estaba relacionada con tales cuerpos: fluviales, lacustres... ¡y marinos! Más explicitado, que ciertamente acompañaban en la tierra firme –litoral marino y riberas y costas de lagos y ríos y adyacencias, en las que cazaban y recolectaban– pero utilizaban los cuerpos de agua para moverse, y, complementariamente, también cazar, recolectar y pescar. Lo que a su vez supone la posesión de alguna forma –o formas– de embarcación. (Afortunadamente el hallazgo hace pocos años de un artefacto groseramente esferoidal de hematita –de Sierra Grande, Río Negro-en la isla Arce, muy lejos del continente y separada de la costa por un mar en permanente escarceo, confirma, de manera irrefutable, la hasta entonces hipótesis de la existencia de embarcaciones).

¿Cómo eran tales embarcaciones? Por lo pronto, pudieron ser balsas, de totora u otros vegetales flexibles, o de palos de sauce "colorado" (Salís humboldtiana) –narrativo en los ríos patagónicos. Pero a sabiendas de que a lo largo del siglo XVI los primeros navegantes europeos documentaron, para el estrecho de Magallanes, canoas de cuero (de lobo marino o foca) y cuadernas de costillas ¡de ballena! Y de madera, pensar en su extensión hasta latitudes (atlánticas) más septentrionales es totalmente lógico. (Y ello, sin apelar a la posibilidad de balsas del mismo elemento infladas, como las existentes en las costas pacíficas de Perú y Chile).

La pregunta siguiente, natural, es en tal caso, ¿quiénes eran sus beneficiarios? Y,

curiosamente, la respuesta es simple, está a la vista: individuos portadores de genes fueguidos, es decir –como se vio– de baja estatura y esqueleto delicado, cráneo dolicocéfalo, gran resistencia al frío y la humedad, en relación con un alto metabolismo basal. Sus esqueletos jalonan toda la costa atlántica, desde el Brasil hasta el Estrecho.

Pero –y esto sí es menos conocido–, a lo largo de todo el litoral bonaerense y del Norte de la provincia de Río Negro, nuestros fueguidos aparecen acompañados –en los mismos yacimientos-por otros individuos, portadores ahora de genes diferentes, que les otorgaban una estatura mediana, esqueleto robusto y cráneo dolicocéfalo. Se trata de los Láguidos de los viejos taxónomos –nombre derivado de "Lagoa do Somidouro", en el Sur del Brasil–, representados todavía en ese ámbito por ciertos pueblos de habla Ge (pronúnciese ye) –como los Fuéguidos lo estuvieron hasta hace muy poco por los yámanas, alacalufes y chonos.

Riquísimos sitios arqueológicos, que encierran, mezclados, restos materiales de la cultura de estos dos pueblos anónimos y de sus portadores (más muy fuertes influencias y presencia física de los cazadores de interior, tehuelches septentrionales) son los de la península de San Blas, en el Sur de Buenos Aires, y de la Laguna del Juncal, cerca de la boca del Río Negro, en Viedma. Las influencias de la cultura beneficiada por los grupos láguidos, sin embargo, alcanzaron bastante más al Sur: en el "Saco Viejo" (San Antonio Este), sobre el golfo de San Matías, existió un sitio riquísimo, tanto en restos humanos (de Fuéguidos; Láguidos sólo muy atenuados por cruzamiento) como otros culturales –especialmente la típica cerámica que portaron los Láguidos desde el Norte–, y la práctica de la "segunda sepultura" se extendió hasta más al Sur de la península Valdés y el golfo Nuevo.

Esta práctica, vinculada con el destino celestial de los espíritus de los muertos (lo mismo que las deformaciones craneanas –una de ella propia de los Láguidos- y el uso del tembetá o "botón Labial", de madera, hueso o piedra) consistía en la exhumación de los cadáveres pasado cierto tiempo y su preparación para el Más Allá, sea por pintura de los huesos o fuere por su empaquetamiento especial. Fue adoptada por los Fuéguidos y tehuelches (litorales) septentrionales.

La observación anterior se refiere a que por cierto existieron en el interior de la Patagonia poblaciones de individuos Láguidos y Fuéguidos: Los Pueblos continentales hídricos, separables en dos grandes unidades, de acuerdo con su extracción étnico-geográfica. Por un lado, los que, arribados por vía litoral-marítima atlántica, se adentraron, corriente arriba, por los cursos de los grandes ríos, hasta ocupar los lagos mesetarios; por el otro, los provenientes, a través de la Cordillera, de las costas e islas del Pacífico, en las latitudes del Sur de Chile continental y archipiélagos de Chiloé, Guaytecas y Chonos. Son éstos, Fuéguidos pescadores, cazadores y recolectores beneficiando canoas de tres

tablas, desarmables ("piraguas"), chonos pero localmente denominados "puelches de Nahuel huapi", los que poblaron los lagos andino-subandinos, como el Puelo, Futalauquen, Nahuel Huapi y son aquellos, igualmente Fuéguidos –anónimos–, litoral-atlánticos, los que encontró en el río Chico del Chubut y en el propio río Chubut la expedición de Alcazaba, a comienzos del siglo XVI. Y también aquellas, pero en este caso presuntamente Láguidos, los que dejaron testimonios arqueológicos importantes en la isla de Choele Choel, en el río Negro, e, históricamente, fueron contratados por las expediciones de Hernandarias y de Gerónimo Luis de Cabrera, en ese mismo curso y en el río Colorado, a comienzos del siglo XVII.

Toda esta larga explicación para facilita la comprensión de la noticia de que un par de individuos de esta extracción racial, Láguidos (mejor Lagoides), fueron exhumados de una tumba de tipo túmulo; ¡en plena sierra Apas! Más aún, dicha tumba –a diferencia de todas las de esa categoría, túmulos, tanto en Apas –sierra a la que dan precisamente su nombre - como en todas partes, que se hicieron sobre alturas, estaba en el fondo de un cañadón adosada a la pared basáltica: el llamado "Cañadón del Sapo" (por lo demás, rico en pinturas rupestres y yacimientos arqueológicos superficiales, de fisonomía totalmente tehuelche). A lo que hay que agregar, todavía, que –a diferencia de lo que ocurre en los túmulos, en que los huesos aparecen pintados o empaquetados, que los individuos fueron enterrados, uno sobre el otro, estirados. En fin, last but not least, que un pequeño túmulo contiguo encerraba el esqueleto ¡de un perro!. (Fechado por C 14 entre los siglos XVI y XVII es, parece, el único ejemplar de cánido doméstico presuntamente autóctono, nativo de la Patagonia, que se conserva).

¿Cómo llegaron estos individuos, étnicamente tan diferentes, a ese sitio austral? ¿Cómo convivieron con los tehuelches, señores del ámbito? ¡Un enigma más! de una lista de desafíos que se hará al final de esta presentación.

Los pobladores indígenas actuales. Algunos aspectos culturales y sus testimonios

Muy poco queda hoy de la población originaria y su cultura. En 1886, un censo de los indígenas de günün a künna, reducidos en Valcheta arrojó cifras de sólo algunas centenas de individuos (véase cortes y modelos in Masera et al.). Que habrían de dispersarse –atomizarse– hacia la década de 1890, para radicarse, por familias o aislados, mayoritariamente, en zonas aledañas –del Paralelo 42 y adyacencias por el Sur.

Algunos quedaron, sin embargo, y hacia dicho momento comenzaron a convivir (y mezclarse) con otros, familias o individuos, recién llegados: del Norte, especialmente "azuleros" de la antigua tribu (de raigambre tehuelche septentrional) de los Catriel; del Oeste, de distintas áreas del Sur de Chile:

araucanos o mapuches los venidos de la Araucanía, territorio entre los ríos Bío-Bío y Toltén. En Chile; "valdivianos" o "aucaches" los provenientes de las tierras al Sur de este último río. Súmense a los indígenas los criollos primero, de distintas partes del Centro y Norte del país, del mismo modo individuos aislados o familias; algunos extranjeros después. (Véase Moldes in Masera et al., op. Cit.)

Casi todos, aunque deliberadamente al pasar –salvo el caso del lugar epónimo o dador del nombre Somuncura– han sido mencionados en lo que antecede. Corresponde ahora ahondar en la información, para después evaluar su interés cultural en función del Turismo.

A. *Mundo sagrado:* Cabe comenzar por el presunto oráculo que da origen al topónimo. Fue obviamente, asiento de una hierofanía para los tehuelches, es decir, un lugar (altamente) sagrado. (Ha de haber habido otros en el ámbito, especialmente rocas movedizas –por el viento– y arcos o "cuevas"). Lo propio las tumbas-túmulo (de grandes piedras, reemplazadas por ramajes en algunos casos); el arte rupestre; los sitios de propiciamiento y ruego al Alto Dios de los tehuelches septentrionales.

   En cuanto a las tumbas, la morfología piramidal estaba en relación con el pasaje del espíritu del muerto allí enterrado, al Más Allá, el Paraíso tehuelche (ubicado al Sur del cielo, contra la Vía Láctea). Lo mismo, los motivos (labirintiformes) del estilo de pinturas rupestres conocido como "de grecas", el más tardío. Es más; es probable que ambas ideas (con la deformación craneana internacional denominada occipital) hayan llegado juntas –hacia el 1000 de nuestra Era. Es igualmente probable que los estilos anteriores, en pintura y en grabado, encierren el mismo mensaje.

   Con relación a los sitios de propicionamiento y ruego, existe uno –¡a ubicar!–, cercano a Iahnagoo, mencionado, en que una roca aislada, al lado de una laguna –¿un bloque de toba?, ¿antropomorfo?, representa nada menos que el Alto Dios, Diosa, en verdad, denominada gamakiátsüm "cacica", ülüngásüm o wasülsüm –de donde "gualicho"– "giradora", en alusión a las curvas del laberinto a través del que guiaba a los espíritus al cielo (laberinto que no es otra cosa que la greca...), o simplemente iáhmauk, "vieja", como en el presente caso. En tiempos de Claraz y Moreno estaba cubierta de ramas-ofrenda, y a ella se dirigían los indígenas para pedirle presas –guanacos y avestruces, etc.

B. *Mundo profano:* Si bien el sitio de caza por excelencia aludido, Iahnagoo, era considerado casi sagrado, no lo era en verdad en sentido estricto. De él, como testimonios antrópicos restan sólo las paredes (de piedra seca, zócalos, que estaban coronados por los huesos de las presas). Otros "corralitos" de la misma categoría, es decir reparos para los cazadores, aparecen en otras áreas

de la Meseta. Desde luego, las "piedras trabajadas" de los campamentos y talleres, como los huesos, madera, metal, conchillas, cerámica, fragmentos coriáceos o textiles varios, son testimonios de la cultura viva: utensilios, joyas, vestimenta.

C. *Ambos mundos:* La toponimia: Los topónimos de una región reflejan, por lo pronto, las rutas, y derivados, de los grupos indígenas. Así traducen tantos aspectos topográficos cuanto naturalísticos, antrópicos, (lugares sagrados, sucedidos). De este modo, la ruta tradicional hacia el Sur (que podría denominarse "del Centro") seguida por Claraz y Moreno, es decir la que orillaba la Meseta propiamente dicha por el Oeste, registra topónimos (véase Casamiquela 1998, 148 et seq.) como:

- Bálchüta (hoy Valcheta –la ve corta no existe en las lenguas tehuelches), tehuelche septentrional, "Donde se colma, inunda", en alusión a las avenidas del arroyo homónimo y los torrentes de áreas vecinas más elevadas.
- Chankiñ (hoy Chanquín), araucano, traducción del tehuelche septentrional aukëntámül "isla".
- Iágüp a jütran (hoy Arroyo Salado), tehuelche septentrional. "Agua salada".
- Iáuknhna a súwun (hoy Shaküll ngüieu, en araucano), ídem. "Lugar de los macachines".
- Trünüta (hoy Treneta), ídem. "Lugar del abra"
- Iamnüwu (hoy Yaminué), ídem. "Campamento, paradero".
- Tamülün a chïüü (hoy Tambelén), ídem. "Piedras desparramadas".
- Iágüp a hátkü (hoy Comicó), deformación de la traducción araucana Kümé ko), ídem. "Buena aguada".
- -Iágüp a jütran (hoy Chasicó, traducción araucana), ídem. "Agua salada".
- Iawisküchráwütr (hoy Llimén Mahuida, araucano, "sierra de las piedras de afilar"), ídem. "Afiladero".
- Jícha (hoy Jicha, Gicha), ídem. "Coirón".
- Iagagtúwu (hoy Praguaniyeo, araucano, deformación de la traducción del nombre, Prawe ngüieu "lugar de la subida"), ídem. "Subida".
- Sélan (hoy Tromén Niyeo, araucano, traducción del otro), ídem. "Junco, juncal".
- Iáhmauk (lugar a ubicar, mencionado, donde está petrificado el Alto Dios -diosa– en figura de anciana), ídem. "Vieja, anciana".

- Iahnagóo (hoy Tocoluán, deformación del araucano Pütokolwánwe "abrevadero de guanacos"), ídem. "Abrevadero".
- Ǘiíken (hoy Carri Lafquén, araucano, "Laguna Verde"), ídem. "Laguna".
- Talakgüpa (hoy Talagapa), ídem. "Bola perdida".

Otros topónimos, adyacentes por el Sur:

- Iáhua kaptúwun (hoy Sierra Nevada o Pierremahuida, Pirrén mawida,, libre traducción al araucano), ídem. "Nieve Extendida".
- Apas (hoy Apas, Appas, La Paz), ídem. "Tumba-túmulo".
- Chipchiwáu (hoy Chihuau), ídem. "Donde hay espina de algarrobo" – debido a la forma del cerro que nomina.
- Chaucha ngüieu (hoy Chauchañeu), araucano. "Lugar de las monedas".
- Charawilla (hoy Chararrilla), araucano. "Calzoncillo (antiguo, cribado).
- Katán Lil (hoy Catanlil), araucano. "Peñasco agujereado", "Ventana".
- Kampana ngüieu (hoy Campana niyeo), araucano-castellano. "Lugar de la campana".

Por el Oeste:

- Waka lafkén (hoy Huaca lauquén), araucano, "Laguna de la vaca".
- Iágülk a Hawai (hoy Choroy ruca, araucano, traducción), tehuelche septentrional, "Casa, nido, de loros".
- Iamürrwa iamgüjücháwutr (hoy Pilquín niyeo, araucano, traducción libre), ídem, "Donde se pega a los pilquines".
- Tününü (hoy Yama Niyeo, iamá ngüieu, araucano, traducción), ídem. "Tierra, varicolor, para pintura".
- Sélan güpsüwun (hoy Tromén Niyeo, araucano, traducción libre), ídem. "Juncos acostados".
- Ilkaiün (hoy El Caín), ídem. "Piedra plana para moler, conana".
- Traién ngüiéu (cercanías de Aguada de Guerra), araucano, "Lugar de los lloraderos".

Por el Noreste y Este:

- Pájalt (hoy Pajalta), tehuelche septentrional. Probablemente una planta.
- Zungún kura, ya visto.

- Lemrrá (hoy Tembrao), araucano. "Arcilla amarillenta".
- Pailemán (hoy Sierra Pailemán o Colorada), araucano. Apellido "Cóndor echado de lomo".
- Katán Lil (hoy Catán Lil o Sierra de la Ventana). Visto.
- Kampana Mahuida (hoy Campana Mahuida), araucano. "Sierra campana o de la campana".
- Atek a gültrü (probablemente la misma Sierra Pailemán o Colorada), tehuelche septentrional. Sierra Colorada".
- Chaga Káskal (hoy Arroyo los Berros), tehuelche meriodional. ¿"Berros"?.

Un topónimo ambiguo, por el Norte:

- Tapiluque, Cerro Tapiluque. Alude a una planta de ese nombre, señalada de antiguo para el Norte y el Sur del Neuquen. ¡A establecer!.

Más al Oeste, en el borde de la Meseta, pero de mucho interés:

- Füta lünkau, aparentemente el hoy "Corral Chico", Ramos Mexía. Araucano, "Bajo grande".
- Nawelzüieu (hoy Nahuel Niyeo), araucano. "Lugar del tigre, jaguar".
- Tagawúla (hoy Talcahuela), tehuelche septentrional. "Donde hay piquillín".

Referencias

Casamiquela Rodolfo M. 1960. Sobre la significación mágica del arte rupestre nordpatagónico. Cuadernos del Sur. Bahía Blanca.

Casamiquela Rodolfo M. 1981. El arte rupestre de la Patagonia. Siringa Libros, Neuquen.

Cortés, Hernán R. (y otros). 1998. La gente y la economía del Somuncurá: una aproximación a su estudio desde el análisis censal. (In Masera et al).

Claraz, Jorge. 1988. Diario de viaje de exploración al Chubut 1865-1866. Marymar, Buenos Aires.

Chiozza, Elena, Ricardo Figueroa y Alicia Iglesias de Cuello. 1987. Territorio.

Atlas total de la República Argentina. Centro editor de América Latina S. A., Buenos Aires.

Chucair, Elías. 1985. El Maruchito. Hacedor de milagros. Edición del autor.

Gonzáles Díaz, Emilio y Eduardo C. Malagnino. 1984. Geomorfología de la Provincia de Río Negro. IX Congreso de Geología Argentino. S.C. de Bariloche.

Gradín, Carlos, Ana M. Aguerre y Ana M. Albornoz. 2003. Arqueología de Río Negro. Secretaría de Estado de Acción Social de la Provincia Río Negro, Viedma.

Guala, Claudia. 1998. Meseta del Somuncurá: su geología en el espacio rionegrino. In Masera et al.

Masera, Ricardo (Coordinador) 1998. La Meseta Patagónica del Somuncurá. Un horizonte en movimiento. Gobierno de la Provincia de Río Negro. Viedma.

Moldes, Beatriz. 1998. Plumas, Pieles, Tejidos y Ganado. Contribución al conocimiento de la transición del sector social con economía doméstica en Somuncurá. In Masera et al.

Vinci, Cecilia. 1998. El porqué del Área Natural Protegida “Reserva Natural Integra la Meseta de Somuncurá. In Masera et al.

LAS PRIMERAS EXPLORACIONES Y LOS TOPÓNIMOS DE LAS COSTAS DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT

JÁUREGUI Graciela B.

Resumen

Las noticias más antiguas que se conocen de las expediciones de reconocimiento en el actual territorio de la provincia del Chubut, datan de 1520. A partir de Hernando de Magallanes y hasta la Comisión Hidrográfica de 1925, se realizaron incursiones y relevamientos no sólo en la costa, sino también en las tierras patagónicas. En este capítulo se mencionan también los orígenes de los nombres de diferentes accidentes geográficos y costeros, los que provienen de los antiguos navegantes que recorrieron las costas chubutenses.

Palabras claves: exploraciones, topónimos, costas, provincia del Chubut

THE FIRST EXPLORATIONS AND TOPONYMS OF THE COASTS OF THE PROVINCE OF CHUBUT

Abstract

The most ancient news of the expeditions of recognition in the current territory of the province of Chubut, dates back of 1520. From Hernando de Magallanes and up to the Hydrographic Commission of 1925, incursions and reports were realized not only on the coast, but also in the Patagonian lands. In this chapter there are mentioned also the origins of the names of different geographical and coastal accidents, which come from the former navigators who crossed the coasts of Chubut.

Key words: explorations, toponyms, coasts, province of Chubut

Las Primeras Exploraciones

Las exploraciones y el reconocimiento de las costas de la Provincia del Chubut se iniciaron a partir de 1520. La primera expedición estuvo al mando de Hernando de Magallanes y sus objetivos fueron la búsqueda de un paso marítimo entre los dos océanos; la caza de ballenas, muy preciadas en aquellos

años, y la toma de posesión de tierras en el área. Cabe destacar que no sólo los españoles llevaron a cabo estos viajes, ya que también participaron ingleses.

1520-1522: Bahía Sin Fondo

La expedición de Hernando de Magallanes hacia el Sur del Océano Atlántico se inició el 20 de septiembre de 1519, en el puerto de San Lucas de Barrameda. La misma estaba formada por 5 naves, con 236 hombres. Estas naves eran: Trinidad, comandada por Magallanes; San Antonio, por Juan de Cartagena; Concepción, cuyo capitán era Gaspar de Quesada; Victoria, a las órdenes de Luis de Mendoza; y Santiago, del piloto Juan Serrano. La flota llegó al Río de la Plata el 12 de enero de 1520, y luego de un reconocimiento del estuario, continuaron viaje costeando la Patagonia hasta San Julián, donde invernaron y continuaron su viaje hacia el Sur. Correspondió a Hernando de Magallanes reconocer uno de sus más espectaculares accidentes topográficos: la Bahía Sin Fondo o San Matías, llamada indistintamente por el insigne navegante, que con el tiempo alternaría ese nombre con los de Bahía Nueva y finalmente Golfo Nuevo. Cerca de la boca del golfo buscó refugio para restañar el descalabro que, a sus frágiles carabelas, habían originado las tempestades de los mares del Sur. El bravo navegante lusitano sería el primero en reconocer las costas atlánticas en este desolado extremo del globo.

1535: Puerto e Isla Leones

Corresponderá a Simón de Alcazaba y Sotomayor fundar el 9 de marzo de 1535 el Puerto de Leones, en la isla homónima, al Sur de Camarones. Este navegante y explorador sirvió a la corona española y dio lugar al primer asentamiento europeo en el actual territorio argentino, un año antes que Pedro de Mendoza intentara la primera fundación de Buenos Aires. Alcazaba partió del puerto de San Lucas de Barrameda el 21 de septiembre de 1534, en una expedición de 250 hombres en dos naves: la que él mismo comandaba, Madre de Dios, y San Pedro, que llevaba como capitán a Rodrigo Martínez. Fue a principios de 1535 cuando alcanzaron el estrecho de Magallanes, con la idea de cruzar al Pacífico, aunque las adversas condiciones climáticas lo impidieron. La expedición retornó entonces hacia el Norte, bordeando la costa del Atlántico, y el 9 de marzo de 1535 fundó el Puerto de los Leones, en la Caleta Hornos de la Bahía Gil, 29 km al sur de la actual localidad de Camarones.

1768: Puerto Santa Elena

La expedición de reconocimiento de la costa patagónica del Capitán de Fragata Don Domingo Perler se inició en Montevideo el 23 de diciembre de 1767, con la partida en el chambequín “Andaluz”. Perler fue costeando el continente hasta el 16 de enero de 1768, cuando fondeó en el Puerto de Santa Elena, al que bautizó

de esa forma y donde realizó un reconocimiento del área hasta el día 20. Continuó su viaje al sur, reconociendo las Bahías Camarones y San Gregorio y sondando los pasos entre las Islas Leones, Arce y Rasa y la zona de los Cabos Dos Bahías y Matas. Reconocidos los cabos Blanco y Tres Puntas, la expedición ingresó al río Deseado, de donde salió el 14 de febrero con serias dificultades, para luego reconocer la isla de los Reyes (hoy Pengüín) y recalar luego en San Julián. El 22 de febrero dejaron San Julián y siguieron costeando hasta Cabo Vírgenes, donde vientos contrarios les impidieron entrar al estrecho de Magallanes, dirigiéndose entonces a las Islas Malvinas. Tras un reconocimiento de las mismas emprendieron el regreso el 24 de marzo, llegando a Montevideo el 15 de abril.

1770: Península Valdés

El viaje del Práctico Piloto Don José de Goicoechea se inició en Buenos Aires el 6 de enero de 1770, con el bergantín "San Francisco de Paula" y con destino a Deseado, donde debía incorporarse a la Fragata "Santa Catalina", al mando del Capitán de Fragata Don Fernando de Ruibalcaba, y al chambequín "Andaluz", al mando del Capitán de Fragata Don Domingo Perler. El día 12 de enero llegó Goicoechea a la Península Valdés y, tras su reconocimiento, el 28 de febrero ya estaba en Deseado para unirse a Ruibalcaba y Perler, continuando juntos hacia San Julián y las Islas Malvinas en busca de asentamientos ingleses.

1778: Golfo San Jorge

Ante la seguridad de los deseos ingleses de pretender lograr la posesión de los territorios al Sur del Río de la Plata, lo que era evidenciado por el continuo envío de buques al Atlántico Sur con el fin de cazar ballenas, la respuesta por parte de España fue la renovación de sus tentativas colonizadoras en la Patagonia. Con este objetivo, se resolvió la fundación de dos establecimientos principales y dos secundarios, nombrando en 1778 a Don Juan de la Piedra, Comisario-Superintendente de las poblaciones a fundarse en Bahía Sin Fondo y San Julián, mientras que las funciones de contador y tesorero, serían desempeñadas por Don Antonio de Biedma y Don Francisco Igarzábal respectivamente. Los comisionados de España llegaron al Río de la Plata a fines de agosto de 1778, pero tras muchas dificultades consiguieron partir de Montevideo el 15 de diciembre con los siguientes efectivos: paquebot "Santa Teresa", buque jefe, comandado por el Teniente de Infantería Don Pedro García; sumaxa "San Antonio La Oliveira", dirigida por el Primer Piloto Don Manuel Bruñel; bergantín "Nuestra Señora del Carmen", a cargo del Práctico Piloto José Ignacio Goicoechea, y fragata "Nuestra Señora del Carmen", cuyo capitán era el piloto Don Antonio Gorostiaga. Además, se contaba con dos chalupas: "Nuestra Señora del Buen Suceso" y "Nuestra Señora del Carmen". Conformaban la expedición 460 personas, entre oficiales, sacerdotes, tropa y colonos.

El 1° de enero de 1779 entraron en San Matías y en la noche del 6 al 7 del mismo mes, una fuerte correntada arrastró a la "Santa Teresa" al golfo San José. Horas después entraban al mismo la sumaca y la fragata. Es así como el 7 de enero Juan de la Piedra desembarcó en la costa sur del Golfo San José. El jefe de la expedición, que contaba entre sus huestes a personajes como Antonio de Viedma y Basilio Villarino, luego de hacer reconocer las características topográficas de la Península de Valdés y luego que Villarino descubriera los manantiales conocidos con su nombre y la Bahía Sin Fondo, a la que llamó Puerto Nuevo, dispuso la construcción del Fuerte de Candelaria, que diera origen a la posterior creación de la Estancia del Rey, cuyas haciendas fueran las primeras introducidas en la Patagonia. Sin embargo, Piedra partió de San José el 4 de marzo y posteriormente se abandonó el lugar por orden de Viedma, quien trasladó a los pobladores nuevamente a Montevideo.

1916-17: Reconocimiento de la costa entre San Gregorio y Santa Clara

La Comisión Hidrográfica comandada por el Teniente de Navío Alberto Palisa Mujica efectuó el relevamiento de la costa del Chubut entre San Gregorio y Santa Clara, comprendiendo los Puertos Santa Elena y Larrea, Caletas Juan José Paso y Cabo Raso y Rocas Salaverría. Embarcada en la Corbeta "Uruguay", la Comisión que operó desde el 3 de octubre de 1916 al 18 de enero de 1917 contó con la siguiente plana mayor: Alférez de Navío Juan Galfrascoli, Alférez de Fragata Héctor R. Ratto, Alférez de Fragata Enrique Arce, Alférez de Fragata Francisco Clarizza, Alférez de Fragata Ernesto Basílica, Ingeniero Maquinista Agustín A. Villarino y Contador Zacarías Oliveras.

1919-20: Puerto Pirámide

Una Comisión Hidrográfica embarcada en el Guardacostas "Independencia" comenzó a trabajar en Puerto Pirámide, Península Valdés, el 7 de octubre de 1919, emprendiendo el regreso el 3 de mayo de 1920. La plana mayor estaba compuesta de la siguiente manera: Capitán de Fragata Carlos A. Braña, Comandante, Jefe de la Comisión; Teniente de Navío Mariano E. Paglietino, Segundo Comandante; Teniente de Fragata Manuel A. Moranchelk; Teniente de Fragata Juan F. Lamarque; Alférez de Fragata Julio A. Lera; Alférez de Fragata Guillermo Turner Piedrabuena; Alférez de Fragata Luís A. Barruel; Alférez de Fragata Juan A. Agreste; Alférez de Fragata Juan González; Ingeniero Maquinista Principal José María González, Jefe de máquinas; Ingeniero Maquinista Juan S. Contreras; Ingeniero maquinista Miguel Lovera; Cirujano Adolfo Baldasarre; Cirujano Ángel Cisterna y Contador Rodolfo Muzzio

1924-25: Relevamiento de la costa entre Punta Atlas y Punta Fabián

Una nueva Comisión Hidrográfica, compuesta por 70 hombres y embarcada en

la Corbeta "Uruguay", realizó el relevamiento de la costa comprendida entre Punta Atlas y Punta Fabián entre el 3 de diciembre de 1924 y el 3 de marzo de 1925. La plana mayor estaba constituida así: Teniente de Navío Pedro Quillalt, Comandante, Jefe de la Comisión; Teniente de Fragata Luís A. de Barruel, 2° Comandante, 2° Jefe de la Comisión; Alférez de Fragata Juan José Feilberg; Alférez de Fragata Víctor Malatesta; Guardiamarina Oscar Julio; Guardiamarina Emilio Quiroga Furque; Ingeniero Maquinista Juan N. Cruz; Contador Enrique Koffmann

Los Topónimos

Al realizar un recorrido por la costa se puede observar diversos accidentes cuyos nombres se refieren, en su mayoría, a marinos como Malaspina, Goicoechea y Simón de Alcazaba, que participaron de las primeras expediciones que arribaron a la zona. Veamos brevemente el origen de tales nombres.

- **Almirante Brown, faro:** Se encuentra en el Golfo San Matías. Su situación geográfica es: 42°13' S 64°15' W. El faro consiste de una torre cuadrangular de hormigón armado, de 5 metros de altura. La cara orientada hacia el mar está pintada a franjas horizontales rojas y blancas con un cuadrado rojo en el centro. Originalmente, funcionó con un equipo luminoso alimentado por una fuente de acumuladores de gas acetileno que le daba un alcance de 15,3 millas. Posteriormente se procedió a cambiarlo por un equipo fotovoltaico de paneles solares y baterías, lográndose un alcance nominal de 10,2 millas náuticas. El Comandante de la División Cruceros, Contralmirante Juan M. Carranza, en una nota dirigida al Comandante en Jefe de la Escuadra de Mar el día 27 de noviembre de 1945, mencionó la importancia de instalar una baliza en el Golfo de San Matías, sugiriendo que la señal debería llevar el nombre del Crucero A.R.A. "Almirante Brown".
- **Arce, isla:** Está ubicada aproximadamente a unos 7 km de la costa y a los 45º S, frente a la provincia del Chubut. Fue citada por primera vez en el relato de la expedición de Simón de Alcazaba y Sotomayor (1535) pero sin darle nombre. La bautizó Olivares (1745-1746). En su diario se lee: *"el cabo de Matas…; Tiene a la punta una Isla llamada la isla de Barela, y al Es-Nordeste de ésta la isla de Arze a distancia de una legua…"*
- **Aristizábal, península, cabo e isla:** Al Norte del Golfo San Jorge. Deben sus nombres a Don Gabriel de Aristizabal, Oficial Superior de la Armada Española, de quien dijera el ilustre Mazarredo: "Suponiendo que cada Oficial de Marina valiera un ciento por ciento más que yo, no valdrían, sin embargo, todos juntos la mitad de Aristizábal".
- **Arredondo, puerto y bahía:** Al Norte del Golfo San Jorge. Este nombre

fue impuesto por Gutiérrez de la Concha, lo mismo que a la isla Tova, en homenaje al Segundo de la "Atrevida": Teniente de Navío Antonio Tova Arredondo.

- **Atrevida, punta:** Al Norte de Bahía Camarones. Lleva el nombre de la "Atrevida", de la expedición de Malaspina realizada en los años 1789 - 1794. Su comandante era el Capitán de Fragata Don José de Bustamante y Guerra.
- **Bajo Hondo:** Sitio o lugar hondo. Depresión u hondonada, fresca y acogedora por su vegetación. Bajío es una variante de esta voz. Su propia índole de topónimo descriptivo ligado a las características topográficas del paraje, determina que el nombre se encuentre muy difundido en todo el país (Buenos Aires, Córdoba, La Pampa, Formosa, La Rioja, Corrientes y Chubut, entre otras, lo tienen registrado).
- **Bajos, punta:** En Península Valdés. El Práctico Piloto Don José Goicoechea la bautizó en 1770 con su nombre, pero prevaleció la descripción de los bajíos de la zona.
- **Bauzá, punta, cerro:** En el Golfo San Jorge. Por Don Felipe Bauzá, Oficial Director de la Carta y Planos de la expedición de Malaspina, embarcado en la "Descubierta".
- **Biedma:** Para recordar al explorador español Antonio de Viedma, que formó parte del primer ensayo de colonización en San José.
- **Blancas, islas:** En Bahía Camarones. Olivares llamó a la mayor de ellas Isla San José. Su nombre actual se debe al color de las guaneras que cubren su superficie.
- **Borax, cerro:** Debido a la presencia de boratos, sales que se utilizan en la producción de cristales, esmaltes, vidriados cerámicos, detergentes, entre muchas otras aplicaciones.
- **Buen Tiempo, cabo:** Según el diario de la primera expedición de Antonio Córdova, fue llamado "Fair Weather" por Wallis y otros ingleses. Su nombre es una traducción.
- **Bustamante, bahía:** Al Norte del golfo San Jorge. Debe su nombre al Comandante de la "Atrevida", de la expedición de Malaspina: Capitán de Fragata Don José de Bustamante y Guerra.
- **Camarones:** Cabecera del departamento Florentino Ameghino. La creación del pueblo se hizo por Decreto Nacional del 10 de octubre de 1900. El nombre proviene de la abundancia de camarones en la bahía, que en baja mar cubrían la playa. En 1958 se elige como primer Intendente constitucional el Sr. Ángel Bonnat.

- **Camarones, bahía, río:** Los nombres río de los Camarones y bahía de los Camarones son de los más antiguos en la cartografía patagónica. Figuran en casi todas las cartas antiguas de la zona, aunque su situación varía y en muchos casos se confunde la bahía con el Golfo San Jorge o aparece el río Camarones desembocando en dicho golfo. Hoy, en la costa de Camarones, sólo corren algunos arroyos temporarios. El Padre José Quiroga, embarcado en la expedición de Olivares (1745-46), que estuvo en la bahía, la describe y en uno de los párrafos de su relato puede leerse: "Dentro de la Bahía, quando ay calma, se ven sobre el agua mochos camarones, unos blancos y otros colorados". En la reproducción fotográfica del plano que contiene las bahías de Camarones y San Gregorio, levantado por Alexo Berlinguero, perteneciente a la Colección del Servicio de Hidrografía Naval, N° 31 del Catálogo, dice: "Bahía de Camarones (o su sentro) cuyo nombre creo abra tomado por el mucho camarón y pescado que tiene; pues en sus Playas a la bajamar, queda en seco tanto camarón que se pueden cargar lanchas, ullendo del pescado chico y grande que lo acosa pues asta Ballenas bienen a la Bahía".
- **Cananor, río:** El Río Cananor empieza a aparecer en la cartografía europea de la Patagonia en 1502 y se mantiene hasta 1883. En 27 mapas se lo sitúa en el mismo lugar con el mismo nombre: entre los paralelos 45 º y 47 º de Latitud Sur, o sea al norte del golfo San Jorge, cerca del actual puerto de Camarones. No hay rastros de que hubiera existido río alguno de tal importancia en la región. Otro enigma es el nombre: un puerto en Oriente, en la costa de Malabar, llevó idéntico topónimo. El investigador de Camarones Alberto Gerardo Robert, sostiene la alternativa que el río Cananor haya sido el Salado y que en algún momento hubiera tenido un caudal notable. Es una opción, y quizás de ese nombre "Cananor" haya derivado el topónimo "Camarones" para la bellísima bahía. Lewis Jones, en su obra "La Colonia Galesa", aporta la idea de que el Cananor podría haber sido el antiguo curso del río Chico. Cita el autor galés: "A mitad del curso de este río hay una gran hondonada que se abre hacia el mar frente al lugar llamado Camarones. En el fondo de esta depresión, que comunica el Lamacán –Río Chico– con Camarones, corre un curso salado, cuyo caudal depende de las lluvias y de los manantiales". El nombre Cananor o Camarones para ese río ignoto se mantuvo hasta 1883, cuando la expedición del Coronel Lino Oris de Roa confirmó su inexistencia. El río Cananor aparece mencionado por primera vez en 1502, en los mapas de Caverio y de Kunstmann II, por lo que alguna expedición debió haber llegado a estas latitudes para registrarlo, al igual que al río Jordán, actual Río de la Plata. Esa expedición no pudo ser otra que la de Américo Vespucio, quien con bandera portuguesa habría llegado casi dos décadas antes que Magallanes, por lo menos hasta la latitud de San Julián. El mapa

de Vespucio, junto con una carta dirigida a Lorenzo di Pier Francesco de Médici, fue publicado en París en ese año 1502. Al respecto, el historiador Germán Arciniegas escribe en su obra "Vida y época de Amerigo Vespucci": "Vespucci llegó a las costas patagónicas en la primera semana de abril de 1502. No clavó ninguna bandera. Sólo dejó el nombre de un río: el Cananor. Poco antes de Cananor, a un río bautizó de San Antonio. Como no coincide con fecha alguna del santoral, le llamaría así por alguno de los tripulantes, o por alguno de los Vespucci: Antonio, su hermano, o Giorgio Antonio o Guido Antonio, sus tíos. En realidad, hacia el 24 de marzo pudieron llegar al Río San Antonio, y ese era el día en que había nacido Guido Antonio, el Embajador. Conjeturas semejantes pueden hacerse sobre los Puertos de San Vicente y San Sebastián. ¿Pero Cananor? ¿Por qué llamó Cananor al último río? Cananor era un recuerdo del Oriente que lo mismo impresionaba a los portugueses que a los florentinos. Cananor y Cochin eran los dos puertos de exportación más importantes para la pimienta y la canela, sobre la costa de Malabar. De Malabar era originaria la pimienta, y la pimienta tenía en Florencia más consumo que ninguna otra especia. Se usaba en la cocina y en la farmacia. Valía como moneda. Para pagar Ghino Frescobaldi las tierras que tenía en arrendamiento de los frailes de la Humildad, en la parroquia de Todos los Santos de Florencia, lo hacía con una libra de pimienta al año. Ahora, con el viaje de Cabral, el puerto de Cananor se iba a convertir en un centro de actividades portuguesas, y Amerigo debió tener de eso una imagen anticipada por sus conversaciones con Gaspar en Cabo Verde. Pero poner allí su nombre era como un puente de esperanza tendido hacia el Oriente". El hecho es que durante 382 años se creyó en la existencia del río Cananor.

- ❖ **Cardiel, cerro:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica 59. Por el Padre José Cardiel, jesuita embarcado en la expedición realizada por la Fragata "San Antonio" al mando del Alférez de Navío Don Joaquín de Olivares y Centeno, con el fin de fundar una misión de esa Orden en la Patagonia (1745-46).

- ❖ **Castro o Engaño, punta:** Gutiérrez de la Concha la llamó "Punta del Engaño", por haber creído falso un informe de los indios referente a la existencia del río Chubut.

- ❖ **Cayetano, bahía:** Debe su nombre al Hidrógrafo Segundo Comandante de la "Descubierta", de la expedición de Malaspina, Teniente de Navío Don Cayetano Valdés.

- ❖ **Ceballos, islote:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica 13. Por el Teniente de la expedición de Córdova Don Ciriano Ceballos, fue posteriormente miembro de la expedición de Malaspina, a la cual se agregó Acapulco.

- ❖ **Cerelli o Cirelli, monte:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica 59. Por el

Alférez de Fragata Victor Cirelli, de la Comisión del Teniente de Navío Pedro Luisoni al Golfo San Jorge, de fecha 1° de mayo de 1928.

- **Clarizza roca:** En bahía Cruz. Este nombre fue impuesto por la Comisión Palisa Mujica en honor del Alférez de Fragata Francisco J. Clarizza, que formaba parte de ella.
- **Córdova, caleta:** En el golfo San Jorge. Su nombre proviene del Capitán de Navío Don Antonio de Córdova y Lasso, que realizó dos expediciones a la Patagonia, en 1785-86 y en 1787. Nació en Sevilla. Ingresó como guardiamarina en Cádiz. En 1760 ascendió a alférez de fragata. Fue tomado prisionero en el sitio de la Habana por los ingleses, regresando a Cádiz en 1763. Como Alférez de Navío, en 1765, se le destinó al Callao, de donde regresó en 1772. En 1774 era Teniente de Navío y con este grado formó en la escuadra del Marqués de Tilly, que transportó al Río de la Plata las tropas del Virrey Ceballos. Por las acciones desarrolladas contra los portugueses fue ascendido a Capitán de Fragata en 1777 y a Capitán de Navío en 1778.
- **Cruz, bahia:** Fue descubierta por Magallanes el 27 de febrero de 1520. Su nombre deriva del Pilotín Juan Cruz Elguera, de la expedición de Gutiérrez de la Concha al Golfo San Jorge entre 1794 y 1795.
- **Delgada, punta, faro:** En península Valdés, con coordenadas 42º45’57”S, 63º38’21”W. El faro toma el nombre de la punta homónima. Probablemente, el piloto José Goicoechea, al mando del bergantín San Francisco de Paolo, le puso el nombre. Su erección obedece a un Plan General de Iluminación de las costas, atendiendo a necesidades de la navegación, de desarrollo de los territorios nacionales y de fomento de la Marina Mercante Nacional. Este faro debió haberse levantado en Punta Ninfas, tal es así que los materiales sobrantes de la construcción del faro Punta Vírgenes, traídos por el transporte Guardia Nacional, fueron desembarcados en dicho paraje. El encargado de elegir el terreno fue el Capitán de Navío Hortensio Thowaites. Se comenzó a construir en septiembre de 1904, bajo la superintendencia de la Sección Hidrografía, Faros y Balizas. La dirección de los trabajos estuvo a cargo del inspector de faros Guillermo Cray. El faro fue liberado al servicio el 1º de mayo de 1905, y estaba abastecido de telégrafo y estafeta de correos. Su primer jefe fue Alfredo Bosch. Las características del faro son: una torre trococónica color ladrillo, con garita; casa - habitación al pie y altura de 14 metros.
- **Dos Bahías, cabo:** Fue llamado “Cabo de Santo Domingo” por la expedición de Loaysa, que lo avistó el 7 de enero de 1526. Olivares lo bautizó “Cabo Dos Bahías” por encontrarse entre las de San Gregorio y Camarones.

- **Engaño, bahía:** La actual "Punta Castro" fue llamada así por la expedición de Gutiérrez de la Concha (1794-95), por haber creído falso un informe de los indígenas referente a la existencia del río Chubut. Este nombre se hizo extensivo luego a toda la bahía.
- **Ezquerra, punta:** En el golfo San Jorge. Su nombre recuerda al Capitán de Navío Don José de Ezquerra, que formó en la escuadra del Marqués de Casa Tilly en su expedición contra los portugueses.
- **Falso Salamanca, pico, cerro:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica 59. Llamado así por su semejanza con el Pico Salamanca.
- **Galiano, roca, islotes:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica 13. En memoria del Teniente de Navío de la "Atrevida", Don Dionisio de Alcalá Galiano.
- **Goicoechea, banco:** En el golfo San Matías. Carta Náutica H-277. En recuerdo del Práctico Don José Goicoechea, que exploró la zona en 1770, al mando del bergantín "San Francisco de Paula", y más tarde participó de la expedición de Juan de la Piedra.
- **Gutiérrez, rocas:** En la bahía Cruz. Don Juan Gutiérrez de la Concha, cuyo nombre llevan estas rocas, se formó como oficial subalterno en la expedición de Malaspina y luego, en 1794-95, comandó como jefe una expedición que cumplió el reconocimiento del golfo San Jorge y aportó nuevos e importantes conocimientos hidrográficos de nuestro litoral. Su vida terminó en la tragedia de cabeza de Tigre, en 1810, siendo Gobernador de Córdoba del Tucumán.
- **Ibarborde, monte:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica 59. Por el Alférez de Navío Jorge Ibarborde, Oficial de Derrota del "1°de Mayo" durante la Comisión Hidrográfica del Teniente de Navío Pedro Luisoni al Golfo de San Jorge en 1928.
- **Inciarti, cerro:** A este cerro le fue impuesto el nombre en homenaje al Piloto Juan de Inciarte, de larga actuación en los trabajos hidrográficos de fines del siglo XVIII.
- **La Argentina, fondeadero:** En el golfo San José. Por la Corbeta del mismo nombre que lo reconoció en 1890-91. En el plano "Configuración del Puerto de San José en la Bahía Sin Fondo", remitido a España por Don Antonio de Viedma, se le denomina "Ensenada de las Ballenas".
- **Larrea, puerto:** En bahía Cruz. La Comisión Palisa Mujica impuso este nombre en homenaje a Don Juan Larrea, que como Ministro del Director Posadas, fundó la escuadra Argentina de 1824 que, al mando del Almirante Brown, terminó con el poder naval español en el Río de la Plata.
- **Los Conos, cerro:** En el golfo San José. Llamado así por la configuración

topográfica de la zona, según el parte del Capitán de Fragata Julio Ayala Torales, al mando de la Comisión Hidrográfica destinada al relevamiento del golfo San José en 1918-19.

- **Madryn, puerto:** Actual cabecera del departamento Biedma. Ubicado en el golfo Nuevo, En honor a Love Jones Parry, uno de los delegados de los inmigrantes galeses que arribaron el 28 de julio de 1865, el cual poseía un castillo y terrenos en el Norte de Gales, en una zona denominada Madryn.
- **Malaspina, caleta:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica 13. En recuerdo del Capitán de Navío Don Alejandro Malaspina, jefe de la expedición de la "Descubierta" y la "Atrevida" en 1790. Fue uno de los más destacados exploradores que recorrieron América durante el siglo XVIII, un marino intelectual con excelente formación teórica que comandó un grupo de científicos viajeros cuya labor contribuyó al conocimiento geográfico, botánico y zoológico durante aquella centuria.
- **Mallín Ahogado:** Un mallín es una zona anegadiza con presencia de juncos. Originalmente se lo denominó Mallín Aguado y así figura en los primeros mapas. El término actual puede haber sido una deformación del original, pero también se le pudo haber cambiado el nombre al encontrárselo seco.
- **Marqués, punta:** En el golfo San Jorge. Llamada así en homenaje al Marqués Everardo de Casa Tilly, jefe de la expedición contra los portugueses de 1776.
- **Maqueda, punta:** En el golfo San Jorge. En recuerdo del piloto de la "Atrevida", de la expedición de Malaspina, cuyo nombre era Juan Maqueda.
- **Medrano, roca:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica 17. Lleva el nombre del Oficial Aventurero Eusebio Medrano, de la expedición del capitán de Fragata Juan Gutiérrez de la Concha al Golfo San Jorge, entre 1794 y 1795.
- **Melo, puerto:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica 16. Bautizado por Gutiérrez de la Concha en homenaje al Virrey del Río de la Plata Don Pedro Melo de Portugal y Villena.
- **Montemayor, cerro:** En homenaje al Capitán de Fragata Fulgencio Montemayor, que naufragó en Montevideo en 1779. Con la barca "Visitación" transportaba familias destinadas a la Colonia de San José.
- **Montes, punta:** La Comisión Hidrográfica del Teniente Chevalier a Ría Coig la llamó así por el propietario de las tierras en que se encuentran, Don José Montes.
- **Murphy, punta:** En el golfo San Jorge. Por el Guardiamarina de la "Atrevida", Jacobo Murphy.

- **Ninfas, punta, faro:** El faro de Punta Ninfas se ubica en el sector Sur del acceso al golfo Nuevo y sus coordenadas son 42°58'S, 64°19'W. El nombre del faro deriva de la punta, de la cual se desconoce el origen del nombre. Descubierta el 7 de febrero de 1770 por el piloto español Goicoechea, éste la llamó originariamente cabo de San Miguel. La estructura del faro tiene una altura de 12 metros, y se halla a 130 metros sobre el nivel del mar. Fue puesto en servicio el 18 de julio de 1916, originalmente alimentado a gas acetileno y desde 1986 por paneles solares y baterías fotovoltaicas. Originariamente, se trataba de una torre de hierro troncopiramidal de 13 metros de altura que contaba con un alcance lumínico nominal de 11 millas náuticas. En 1971 fue sustituido por una torre cilíndrica de plástico, por ello su actual formato es troncocónico, con franjas horizontales alternadas negras y amarillas.
- **Norte, punta:** En península Valdés. Fue llamada "Cabo de San Eufrasio" por Goicoechea en 1770. Su nombre refiere a su situación geográfica.
- **Novales, punta:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica H-355. Su nombre deriva del oficial de la "Descubierta", Teniente de Navío Manuel Novales.
- **Nuevo, golfo:** Fue descubierto por Magallanes el 24 de febrero de 1520 y llamado "San Matías", por el Santo de ese día, o "Bahía sin Fondo", por su profundidad. Goicoechea lo reconoció el 7 de febrero de 1770 y Villarino, en 1779, lo llamó "Puerto Nuevo". En su relato Villarino dice: "hice las dimensiones de otro puerto que está al sud de éste de San José distante una legua el cual había descubierto cuando descubrí las fuentes".
- **Nuevo, morro:** En península Valdés. Fue denominado "Cabo San José" por el piloto José Goicoechea, que lo avistó el 7 de febrero de 1770. En una carta española de 1862, que abarca desde Buenos Aires a Punta Lobos y que reproduce los levantamientos efectuados por oficiales españoles desde 1789 hasta 1795 y los publicados en Inglaterra en 1840, se lo denomina "Cabo de Bahía Nueva". Su nombre proviene de encontrarse a la entrada del Golfo Nuevo.
- **Olivares, caleta:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica H-356. Llamada así por el Alférez de Navío Comandante de la "San Antonio", Don Joaquín de Olivares y Centeno, que realizó una expedición entre 1745 y 1746 con el objeto de fundar una misión jesuítica en la Patagonia.
- **Oliveira, bajo:** En el golfo San Matías. Carta Náutica H-356. Recuerda a la sumaca "San Antonio La Oliveira", de 136 toneladas, que al mando del Piloto Manuel Bruñel formaba parte de la expedición de Don Juan de la Piedra.
- **Olivieri, rocas:** En golfo San Jorge. Carta Náutica 16. Estas rocas, que se encuentran en las inmediaciones del islote Mazza, en Puerto Melo, llevan el

nombre del Alférez de Fragata Aníbal Olivieri, "por haberlas encontrado este oficial mientras sondaba", durante la Comisión Hidrográfica del Teniente de Navío Pedro Luisoni, que realizó trabajos en el golfo San Jorge con el "1° de mayo" en el año 1928.

- **Oyarvide, rocas:** Llamadas así en homenaje al Teniente de Fragata Andrés de Oyarvide, quien entre otros trabajos efectuó el levantamiento de varios cuarterones que contribuyeron a la publicación de la primera "Carta Esférica del Río de la Plata". El 5 de enero de 1806, mientras Oyarvide, embarcado en el "San Ignacio", vigilaba a la escuadra inglesa que poco más tarde invadiría Buenos Aires, un violento temporal echó a pique al navío, que se perdió con toda su tripulación.
- **Pando, punta:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica 37. Por el Teniente de Fragata Don Manuel Pando, que realizó dos expediciones a la Patagonia, en 1768 y en 1768-69.
- **Paso, Juan José, caleta:** En bahía Cruz. Lleva el nombre que le impusiera la Comisión Hidrográfica del Teniente de Navío Alberto Palisa Mujica, en homenaje al ilustre patricio que, siendo Secretario de la Primera Junta de Gobierno, logró vencer todas las resistencias que se oponían a la formación de la primera escuadrilla argentina. Tres de las cinco embarcaciones que la formaban, la "Invencible", "25 de mayo" y la "Americana", con sus comandantes, Juan Bautista Azopardo, Hipólito Bouchard y Ángel Hubac, se cubrieron de gloria en la jornada de San Nicolás, el 2 de marzo de 1811.
- **Pique, punta:** En bahía Aguirre. Elizalde la bautizó con el nombre de "Punta de Aguirre". Posteriormente, los oficiales argentinos que relevaron la bahía Aguirre le dieron este nombre, que es puramente topográfico.
- **Pirámides, puerto**: Ubicado en el departamento Biedma. El 14 de julio del año 1900 fueron aprobados por Ley Nacional Nº 3898 los planos del ferrocarril cuyo punto terminal era Puerto Pirámides. La explotación de las salinas y la construcción del ferrocarril provocaron el asentamiento de pobladores y la instalación de talleres, almacenes, comisaría, Juzgado de Paz, correo, oficinas administrativas, comercios y servicios varios que dieron origen al pueblo. En noviembre de 1930 el gobierno del Territorio creó la Comisión de Fomento.
- **Pueyrredón, fondeadero:** En el golfo San José. Llamado así por los trabajos efectuados por el "Pueyrredón", comandado por el Capitán de Fragata Belisario P. Quiroga, en 1899. Anteriormente se le conocía con el nombre de "Sarmiento" o "Ensenada Sudeste". En el plano "Configuración del Puerto de San José en la Bahía Sin Fondo", remitido a España por Don Antonio de Viedma, se le denomina "Ensenada de San Andrés".
- **Quintano, isla:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica 13. Lleva el nombre

del Teniente de Fragata Fernando Quintano, que formó parte de la expedición de Malaspina como Oficial de la "Descubierta".

- **Quiroga Furque, pico:** En el Golfo San Jorge. Por el Alférez de Navío de la Comisión del Teniente de Navío Pedro Luisoni al Golfo San Jorge, de fecha 1° de mayo de 1928.
- **Rada Tilly:** Localidad costera del departamento Escalante, al Sur de Comodoro Rivadavia. Antes de la existencia de Comodoro Rivadavia, el lugar era conocido como Rada Próxima. El nombre fue dado en homenaje al Marqués Everardo de Casa Tilly, jefe de la escuadra que apoyó al Virrey Ceballos en su lucha contra los portugueses. La punta que cierra la rada por el sur, lleva el nombre de Marqués por la misma persona.
- **Rasa, isla:** Uriarte, de la expedición de Loaysa, la describe como una "Isla llana y a ras de la mar". El padre Quiroga, de la expedición de Olivares, la llama"Isla baxa". Su nombre deriva, pues de su característica topográfica.
- **Rawson:** Ciudad capital de la provincia del Chubut, declarada como tal el 30 de mayo de 1900. Originariamente se llamaba "Tre Rawson", del galés "Pueblo" y Rawson, en honor al Ministro del Interior Dr. Guillermo Colosbery Rawson, quien durante la presidencia de Mitre autorizó y alentó la radicación de los colonos galeses en el territorio.
- **Rincón de Elizalde:** En el golfo San Matías. Carta Náutica H-214/H-215. En el Parte de Navegación del Comandante en Jefe de la División de Instrucción Contralmirante Abel Renard, de 1927, se lee: "se le conoce así porque hay una casita en ciertos terrenos que pertenecieron en un tiempo a un tal Elizalde".
- **Robredo, islotes:** Por el Teniente de Navío José Robredo, de la "Atrevida", durante la expedición de Malaspina. Son dos islotes llamados Pequeño y Grande Robredo.
- **Salamanca, pico:** En recuerdo del Oficial Subalterno Secundino Salamanca, de la "Descubierta". Este pico fue llamado "Pico de Santo Tomás", por la expedición de Olivares, por haberlo visto el día 7 de marzo de 1746, día de santo Tomás de Aquino.
- **Salaverria, roca:** En una carta de Pablo Groussac, cuya copia tuvimos a la vista, evacuando una consulta referente a este nombre, dice: "se infiere, con grandes visos de probabilidad que, como los demás nombres impuestos por Gutiérrez de la Concha, el de "Salaberría" (o Salaverría, como se escribe en el mapa del "Depósito de Hidrografía") ha de ser el de un oficial de la Armada. El único oficial de este nombre que figura en la "Lista de oficiales de la Armada" correspondiente al año 1787 con sus servicios y empleos hasta dicha fecha, es de Don Juan José Salaverría, Alférez de Fragata desde 1785. Cierto que no figura en las dotaciones de Malaspina, ni tampoco

entre el personal de este apostadero; pero ello no es prueba contra la hipótesis. Tampoco se ha encontrado este nombre en los Estados Militares de los años 1795 y 1808".

- **San Gregorio, bahía:** Fue llamada así por la expedición de Olivares, que ingresó a ella el 11 de marzo de 1746 y salió al día siguiente, es decir el 12 de marzo (día de San Gregorio Magno).
- **San Jorge, faro, golfo:** Este faro se encuentra instalado en las proximidades del Cabo San Jorge, en la ciudad de Comodoro Rivadavia, con coordenadas geográficas 45°47'S y 67°23'W. Librado al servicio el 9 de Marzo de 1925, este faro se encuentra actualmente deshabitado. Es una torre prismática de hormigón con garita negra y una atura de 27 metros. Originariamente, su destellador fue alimentado por tubos de gas acetileno que le otorgaron un alcance de 21 millas, pero años después, precisamente el 2 de marzo de 1988, su antigua alimentación fue reemplazada a través de una conexión a la red urbana de la zona, con lo cual su alcance quedó reducido a 14 millas. El faro toma el nombre del golfo homónimo. Antiguamente, el accidente había sido "disminuido a la categoría de río por los que no se habían interesado en él". La expedición de Alfonso de Camargo (1539-1541) lo define como una bahía muy grande y lo llama "Río Cananor". El conocimiento de la existencia del Golfo San Jorge, corresponde al viaje de Joaquín Olivares y Centeno en 1746. El padre Quiroga, al frente de esta expedición, lo llamó Ensenada de San Jorge.
- **San José**, **golfo**: Este golfo tiene aproximadamente 24 millas de ancho por 10 de saco, con una entrada de 4 millas. Está separado del Golfo Nuevo por un istmo que tiene en su parte más angosta 5 millas de ancho. Las puntas Quiroga y Buenos Aires, que forman la entrada, son acantiladas y de altura variable entre 30 y 45 metros. La poca profundidad que hay entre ellas en relación a las aguas próximas, hasta 4 metros, y las corrientes de marea de 2 a 6 nudos, provocan fuertes remolinos y escarceos que se extienden en toda la boca. La costa del golfo está bordeada por barrancas de 50 a 60 metros, mereciendo citarse los cerros La Argentina, San José, El Montículo y el monte Cono. El cerro La Argentina aparenta la forma de un trapecio regular y está situado en la costa sur, al SSE del fondeadero del mismo nombre. El cerro San José, de 114 metros de elevación, queda a 13 millas al SE de punta Quiroga. A1 Norte de este cerro y a 1,8 millas, sobresale la punta Tehuelche, con un manchón blanco que sirve para reconocerla.
- **San Matías, golfo:** Debido a un error cartográfico este golfo lleva el nombre que le correspondía al actual Golfo Nuevo. En efecto, este último fue descubierto por Magallanes el 24 de febrero de 1520 y bautizado como "Bahía Sin Fondo" o "Golfo San Matías", por ser el día de ese santo. En las cartas anteriores al viaje de Domingo Perler con el chambequín "Andaluz"

de 1767-68, no figuraban estos golfos, pero en la publicada a raíz de este se le llamó por primera vez San Matías de manera errónea y así quedó.

- **San Román, fondeadero:** En el golfo San José. Este nombre figura en las cartas por indicación del Capitán de Fragata Julio Ayala Torales, quien realizó el relevamiento del golfo entre 1918 y 1919 con el "Belgrano". Le dio esa denominación porque era de uso corriente en la región, según informa en su Parte.
- **Sarmiento, fondeadero:** En el golfo San José. En el plano de reconocimiento efectuado por el crucero "Buenos Aires" figura con el nombre de ese buque, pero la División Hidrográfica Faros y Balizas del Ministerio de Marina, al publicar la carta del Golfo San José, le cambió el nombre por el de "Sarmiento" para poder denominar "Pueyrredón" al fondeadero del Sudeste del Golfo, que figuraba con el nombre de "Sarmiento" (ver Pueyrredón, fondeadero).
- **Serrano, cerro:** Lleva el nombre de Juan Serrano, el Piloto Comandante de la "Santiago" en la expedición de Magallanes, supuesto descubridor del Uruguay y descubridor del río Santa Cruz.
- **Sierra, punta:** En el golfo San Matías. Debe su nombre a su topografía, pues vista de lejos su lomo tiene el aspecto de los dientes de una sierra.
- **Tafor, punta:** Se llama así por el Piloto Bernardo Tafor (o Taforo), que realizó numerosos viajes por el litoral patagónico, ya sea como Comandante o como un miembro más de la expedición.
- **Toschke:** Primer colegio con internado de Puerto Madryn, autorizado por el Consejo Nacional de Educación el 26 de diciembre de 1921. Fue fundado por el ilustre educador Don Pedro Toschke, quien nació en Alemania el 9 de abril de 1878, llegando a Puerto Madryn en 1905. Además de educador cumplió funciones como secretario y presidente del Consejo Municipal. Falleció el 26 de septiembre de 1946.
- **Trelew:** Ciudad del departamento Rawson. Del galés "tre": pueblo y "Lew": apócope de Lewis. En honor a Lewis Jones, promotor de la colonización galesa del Chubut. El 20 de octubre de 1884 se sancionó la Ley Nacional 1539, autorizando al Poder Ejecutivo a contratar a los Sres. Luis Jones y Compañía, para efectuar la construcción de un ferrocarril entre el Puerto de Chubut y el Puerto de Bahía Nueva. Dos años después, el 28 de Julio de 1886, llegó al golfo Nuevo el vapor Vesta con más de 400 nuevos inmigrantes y la primera remesa de materiales para la construcción del ferrocarril. Estos dos hechos dieron origen al nacimiento de la ciudad.
- **Tetas de Pineda, cerros:** En el golfo San Jorge. Carta Náutica 13. Nombre puesto a dos cerros en homenaje a Don Antonio Pineda, naturalista de la expedición de Malaspina. Habiendo muerto en el viaje, prosiguió su

hermano Arcadio, también miembro de la expedición.

- **Tova, isla:** Al Norte del Golfo San Jorge. Por el Teniente de Navío Antonio Tova Arredondo, Segundo Comandante de la expedición de Malaspina.
- **Ulloa, punta:** En el Golfo San Jorge. Recuerda el nombre de Don Antonio de Ulloa, sabio y marino que, aunque no trabajó en nuestra costa, viajó a lo largo de ella suministrando interesantes noticias para su derrotero.
- **Valdés, caleta:** Según el diario de Gutiérrez de la Concha, se dio este nombre "en honor del Excmo. Señor Don Antonio Valdés, Ministro de Marina y Protector de la expedición de Malaspina alrededor del mundo. En la carta de de la Peña figura como "Puerto de San Bartolomé".
- **Valdés, isla:** Por el Teniente de Navío Cayetano Valdés, Segundo Comandante de la "Descubierta".
- **Valdés, península:** El cabo Sudoeste de la península fue llamado "San José", en honor al Piloto Don José Goicoechea y más tarde este nombre se hizo extensivo a toda la península. Al levantarse la Caleta Valdés se la llamó así por el Ministro de Marina de Indias Don Antonio Valdés. En la cartografía inglesa de le época figura el nombre de Valdés tanto para la caleta como para la península, aunque ésta siguió llamándose "San José" para los españoles y para los argentinos hasta hace poco. En esa misma cartografía la designación "San José" quedó para el puerto.
- **Varela, isla:** Nombre impuesto por la expedición de Olivares, en homenaje al Piloto Mayor de la Fragata "San Antonio", Don Diego Tomás de Andía y Varela.
- **Vernaci, islote:** Por el Oficial Subalterno de la "Descubierta" de la expedición de Malaspina, Don Juan Vernaci.
- **Viana, islas:** Por el Teniente de Fragata Francisco Javier de Viana, de la "Descubierta", de la expedición de Malaspina.

Conclusión

Las expediciones mencionadas permitieron el descubrimiento de accidentes geográficos y en general contribuyeron al conocimiento de aquella *Tierra Ignota* que era el Sur del continente americano hacia el siglo XIV. La exploración y el relevamiento de las costas dio lugar a la posterior instalación de puertos en los lugares más aptos, algunos de los cuales, como es el caso de Puerto Madryn, llegaron a transformarse en importantes centros urbanos. A la vez, la investigación del origen de los nombres de los accidentes geográficos y costeros permite fusionar la historia con la geografía, ayudando a comprender la importancia de aquellas primeras exploraciones que hoy nos parecen tan distantes en el tiempo.

Referencias

Anónimo (s/f) *Topónimos en Lengua Castellana. Río Negro, Chubut, Santa Cruz. Accidentes Costeros, Toponimia por cartas, Expediciones (1523-1924)*. 2 vv. En Biblioteca de GÆA Sociedad Argentina de Estudios Geográficos.

LA LLEGADA DEL HOMBRE BLANCO Y LA EXPLOTACIÓN DE LOS MAMÍFEROS MARINOS EN LA COSTA INTERMEDIA

MARTINEZ Dora Noemí

Resumen

La actual ponderación y puesta en valor del patrimonio turístico, se basa en la consideración del devenir histórico de la actividad antrópica en su deseo por asegurar condiciones y calidad de vida, mediante el aprovechamiento de los recursos naturales disponibles, en el medio que ha ido ocupando, en su indetenible marcha por la búsqueda de nuevos horizontes productivos. Con este criterio, se identifica a la "costa intermedia" del litoral atlántico como un espacio geográfico donde el hombre puso su mirada y accionar económico, dando lugar a acciones que hoy nos permiten contar con un acervo aprovechable para un desarrollo turístico sustentable, en la medida que sepamos calificar y cuantificar variables en juego y diversificar la carga turística entre los objetivos y los recursos relevados.

Palabras claves: patrimonio turístico, Costa Intermedia del Litoral Atlántico, recursos naturales, asentamientos humanos, mamíferos marinos.

THE WHITE MAN'S ARRIVAL AND THE EXPLOITATION OF THE MARINE MAMMALS AT THE INTERMEDIATE COAST

Abstract

The current weight and value of heritage tourism, is based on the consideration of the historical origins of human activity in their desire to ensure conditions and quality of life through the use of available natural resources in the environment that have occupied in its unstoppable march through the search for new productive horizons. Under this approach, it identifies the "middle coast" of the Atlantic coastline as a geographical area where the man put his eyes and economic power, leading to actions that today allow us to have a pool usable for sustainable tourism development, as we know qualify and quantify variables in play and diversify the tourist load between objectives and resources surveyed.

Key words: heritage tourism, Middle Coast of the Atlantic Coastline, natural resources, human settlements, marine mammals.

Introducción y Colofón

Hasta el momento nuestros trabajos fueron eminentemente históricos, nutridos, casi exclusivamente, en la frialdad del documento o de los restos que dejaron los hombres en su paso por el ámbito geográfico donde les tocó desenvolverse, generando un devenir vivencial que el historiador trata de recrear fielmente. En el presente trabajo nos ocupamos, además, del papel y la influencia que cumple la historia en las ciencias naturales y en el sustento del patrimonio turístico regional. Por lo tanto nos detendremos, más específicamente, en el paisaje donde tuvo lugar la vida de los hombres en la "costa intermedia" del extenso litoral atlántico. Precisamente, dentro de dicho litoral se perfilan tres zonas bien diferenciadas, desde el punto de vista de los comienzos de la actividad humana en la misma, siendo una de ellas: el litoral pampeano, en la zona de Bahía Blanca, con playas anegadas y cuyas tierras interiores no fueron ocupadas por el hombre blanco hasta 1828, cuando se fundó Bahía Blanca, inserta en un proyecto de avance de frontera, aunque en realidad debemos aclarar que su verdadero desarrollo comenzó después de consumada la conquista del desierto en 1879.

A partir de la desembocadura del río Colorado se abre la "costa intermedia" a la que Daus no tiene en cuenta suficientemente, porque su estudio atiende al litoral atlántico en función de la conformación de la unidad argentina (Deus, 1978). Por lo tanto, nuestro objeto es redefinir esa "costa intermedia", ocupada por el hombre blanco desde el siglo XVIII y que sirvió de escenario a exploraciones y expediciones, que sobrepasaron incluso los establecimientos españoles del Río Negro y Puerto de San José y llegaron hasta el golfo Nuevo en 1815, con los viajes de reconocimiento de Enrique Libanus Jones. Por lo tanto, poco importó a aquellos marinos y expedicionarios, que vieron a lo que hemos dado a llamar "costa intermedia" con fines de colonización o explotación económica, que no tuviera muy acogedores refugios.

Hacia el sur del golfo Nuevo se abre el litoral, propiamente patagónico, en el cual no bastaron las exploraciones a las costas y a las tierras interiores, ni siquiera los intereses económicos, para concretar los proyectos de colonización en el siglo XVIII, ni tampoco sirvieron de escenario para las intrincadas relaciones interétnicas, que se dieron en otras regiones. La "costa intermedia", es por lo tanto, la costa de transición, que precede a la eminentemente patagónica y en la que nos vamos a detener muy especialmente, porque aspiramos a revalorar ese espacio geohistórico en su función, no sólo estratégico y económico, sino también turístico, pues a lo largo de dicha costa se hallan diseminados hasta el presente, los mamíferos marinos que recuperan sus espacios naturales después del indiscriminado exterminio del que fueron objeto en los siglos XVIII y XIX .

La característica de la "costa intermedia" es que comparte riberas con islas, escotaduras, con playas bajas, con acantilados, con serranías y con médanos, en

donde, si bien el desembarco del hombre blanco se ha hecho posible, por ley, el mar y los espacios costeros en la Argentina son públicos, por ello su ocupación y mucho menos su propiedad no puede ser adjudicada a persona o empresa alguna como ocurrió en los comienzos de Puerto Madryn.

Por suerte, hoy se ha tomado conciencia, a través de distintas experiencias internacionales, de cómo se debe avanzar hacia formas más sustentables de desarrollo en las regiones costeras. Tema que por su naturaleza requiere de estudios más específicos. Respetando estas reglas, el hombre blanco permaneció desde el siglo XVIII, en la "costas intermedia", del que es testigo el Fuerte del Carmen de Patagones del Río Negro. La misma se extiende desde bahía de la Unión, en donde desemboca el río Colorado, por dos canales (Angelis, 1910). Uno de estos el más chico permite en la pleamar el paso de chalupas, mientras que en el otro pueden fondear embarcaciones con mayor comodidad, además, está la bahía de Todos los Santos, hoy conocida como bahía San Blas, que fue fondeadero habitual de los buques pesqueros extranjeros y de donde partían sus embarcaciones menores en todas direcciones, para traer los valiosos cueros de lobos de dos pelos y grasa de los elefantes marinos que mataban.

Si bien es cierto que toda la Bahía no es igualmente buena para fondear, debido a los vientos del Sudoeste que levanta mucha marejada, en la misma puede establecerse uno de los mejores puertos del litoral atlántico, pero inexplicablemente desaprovechado. Dentro de dicho litoral se encuentra, también, la desembocadura del río Negro, donde se erigió el Fuerte del Río Negro, que juntamente con el Fuerte de la Candelaria, en el puerto de San José, ubicado en la bahía homónima, constituyeron el primer asentamiento blanco, al que nos referiremos en profundidad. El puerto de San José se hallaba situada al norte del actual golfo Nuevo, en este último desembarcarán los galeses en el siglo XIX, para dar comienzo a la colonización del valle del Chubut, estableciéndose allí primero puerto Roca y luego el actual puerto Madryn, cuyas inobjetables condiciones portuarias hacen posible todavía hoy el desembarco de grandes transatlánticos, conduciendo cientos de turistas extranjeros.

El enfoque de nuestro área de estudio abarca uno de los tantos panoramas turísticos, que con sus variados climas constituyen la realidad física del país, es éste ámbito menos conocido, tal vez, que el de la Cordillera, pero igualmente grandioso, aunque en este caso con paisajes más llanos. Se ha dicho que la "patria es el sentimiento del paisaje", que originariamente es local y se amplia mediante el conocimiento de nuevas realidades físicas, que va enriqueciendo el sentimiento y transformando el paisaje, en panoramas regionales hasta llegar a conocer y amar todas las bellezas de nuestra propia tierra.

En esta oportunidad, nuestro estudio nos lleva a hacer hincapié en una región específica de nuestro país con características propias, pero donde los conquistadores españoles arribaron, en el siglo XVIII. La colonización de la

Patagonia iniciada en 1779 produjo cambios en el paisaje natural, si bien no se fracturó culturalmente la región ya que no había asentamientos indígenas estables sobre los que éstos se instalaron, no produciéndose, por lo tanto, tensiones en las formas de vinculación al medio, ni en la desembocadura del río Negro, ni en la del golfo de San José.

Ocurrió lo mismo en el siglo XIX, con la instalación de los galeses en el valle chubutense, que por idénticas causa no generaron tampoco tensiones en la puesta en marcha del valle del Chubut, sobre todo con la apertura de las primitivas vías de comunicación: como el precario camino del golfo Nuevo a Rawson; la vía férrea de Madryn a Trelew y Gaiman; los canales y acequias, construidas por los colonos y los tajamares que cambiaron el medio natural de la región en cuestión, sin alterar o producir una fractura cultural, como hubiera sido de haberse introducido un nuevo modelo de configuración territorial.

Ya en el siglo XX y tendiendo a constituir una estructura patrimonial, tanto cultural como natural de la “costa intermedia”, debemos bucear en la historia para encontrar los móviles que impulsaron las acciones humanas sobre el conocimiento del territorio y es allí donde aparece la acción de una institución pionera en la materia, que es el Touring Club Argentino (Revista Touring Club Argentino). Esta centenaria institución no surgió en nuestro país, sino que tuvo su antecedente en Europa, en especial en Francia, Italia y Suiza, de donde llegó a la Argentina hacia finales de la primera década del siglo, cuando ya estas instituciones habían llevado en Europa, a través de varias generaciones, una acción acertada y benéfica en materia de vialidad y difusión del turismo.

En esos momentos y hasta fines de la década del 20 la acción del Touring Club Argentino fue no sólo pionera, sino también ímproba, ya que fueron muchos los factores que se opusieron a su desenvolvimiento, como era por ejemplo, el desarrollo de la vialidad, para luego hacer factible el turismo, y muy especialmente si nos referimos al patagónico, tan alejado este territorio de los centros urbanos más importantes del país. Por lo tanto el turismo sin buenos caminos y con empresas de navegación privadas, que habían exigido para su funcionamiento el desplazamiento de la competencia que le hacían los Transportes Nacionales, a cargo de la Marina de Guerra, y que a pesar de ello no cumplieron con los requerimientos mínimos del comercio y por lo tanto mal podían contribuir al desarrollo del turismo, sobre todo cuando existían otras fuentes de riqueza más remunerativas que atraían la actividad de los hombres de empresa, que en parte de nuestro área de estudio eran representantes del capital inglés, en su gran mayoría.

Estos, operaban desde su base de acción en Puerto Madryn, cabecera del Ferrocarril Central del Chubut, que a altos fletes y con grandes incomodidades conectaba el valle del Chubut con el exterior, ya que Rawson no permitía la entrada de barcos de gran calado. Por lo tanto la navegación con Buenos Aires y

en especial la que se hacía directamente con Inglaterra estaba también en manos de los representantes ingleses que controlaban la Compañía Mercantil del Chubut y sus sucursales, las cuales además de introducir y extraer mercancías actuaban a manera de un banco prestando dinero a los colonos, para obtener la mercadería que introducían de Inglaterra, aunque el objeto fundamental del capital inglés era el negocio de la tierra, como veremos.

Dadas dichas circunstancias, la “costa intermedia” quedó al margen del desarrollo vial, ya que todos los caminos unían la Cordillera con el Atlántico, como el camino de Ñorquincó a Madryn, que con una extensión de 500 Kilómetros pasaba por Gastre y Telsen; o el de Rawson a Tecka, que había sido recomendado por el perito Moreno, muy especialmente, con motivo de su exploración de la primera sección de la Patagonia, que abarcaba desde el río Negro al Chubut, en donde describía el valle del Tecka, ya que allí llamaba la atención el desarrollo de los animales vacunos de los que decía que “adquieren proporciones mucho mayores que en las llanuras porteñas”, aclarando más adelante, que ello se debía a que nunca “les faltaba alimento “pues las nieves nunca duran largo tiempo depositadas en los bajos y laderas”. El transporte de esta riqueza hacia el Atlántico permitía el desarrollo del valle medio del Chubut y precisamente para fomentar esa región se abrió el camino, ya transitado por los indios (A.G.N., 1880).

Bien pronto, los ingleses que operaban con el ganado, en sus tierras cordilleranas del Norte del Chubut y del Sur de Río Negro, sacando la producción por Madryn sin pasar por Gaiman, Trelew y Rawson, advirtieron que las ventajas de este camino en manos que no eran las propias, le arrebatarían parte del negocio que les proporcionaba el referido camino de Ñorquincó a Madryn en la búsqueda de la mejor comunicación entre los dos Océanos. Por lo tanto, creyeron conveniente la instalación de un servicio de camiones automóviles que unieran el camino de Tecka y la Boca de la Zanja (Punta de rieles del Ferrocarril Central del Chubut, con lo cual se decía que abaratarían en un 100% los fletes de la región más rica del territorio. Todo esto lo traemos a colación porque actuó en detrimento del mejoramiento de las vías de comunicación costera y por lo tanto del turismo, pero, además, porque explica los hechos históricos o culturales en una parte de lo que dimos a llamar la “costa intermedia” y que desarrollaremos exhaustivamente.

La difusión del conocimiento de lo que sería el paisaje cultural y natural de la “costa intermedia” quedó, por muchos años, circunscrito a viajes singulares que hacían los socios del Touring Club Argentino a la Patagonia. Así, por ejemplo, en 1919 se llevó a cabo un viaje desde la Capital hasta Comodoro Rivadavia, que por lo tanto atravesó la región en cuestión y merced a sus relevamientos volcados en croquis, como a sus informaciones aportaron interesantes datos, como ser: que al llegar a San Antonio, retomaron el camino al Este de la vía del

Ferrocarril y de allí llegaban a Puerto Madryn, haciendo un recorrido de 276 kilómetros y pasando por Bombilla, Arroyo Salado, Vasco Negro, Arroyo Verde, Puerto Lobos y La Colmena, informando, además, que el camino era bueno, en general accidentado y en parte áspero.

También el Touring Club había implementado viajes periódicos a la Patagonia a cargo de un delegado en los Territorios del Sur, el señor Baldrich, quien al realizar su gira hizo un croquis de todos los caminos, recorridos, lugares donde se podía alojar, conseguir nafta y lubricantes, datos sobre balsas, estado de los caminos, etc. etc. De regreso de esta gira y luego de tocar Camarones, pasaron a Cabo Raso, Rawson, Trelew, Gaiman, Madryn, Puerto Lobos para entrar en el territorio de río Negro por San Antonio Oeste. Esta situación recién mejoró, en parte, cuando, en 1937, la Dirección Nacional de Vialidad desarrollo un plan de trabajos importantes sobre puentes, terraplenes y caminos que reemplazaron "casi totalmente a la antigua huella desde el río Colorado, en las puertas de la "costa intermedia", hasta el estrecho de Magallanes y desde la Cordillera a la Costa. Si bien, con esto se favoreció el turismo en la región, recién, en el último tercio del siglo XX se alcanzó un verdadero progreso vial con la pavimentación de la ruta 3.

El hombre blanco y el papel que desempeñaron los mamíferos marinos

La zona en cuestión implica en la actualidad, por la recuperación de muchas especies de mamíferos marinos y la legislación protectora de los mismos, una zona que recepta las más variadas especies de mamíferos marinos en lugares donde casi habían desaparecido, como en bahía de los Lobos, en el límite jurisdiccional entre Río Negro y Chubut, zona actualmente en disputa entre ambas provincias. Será la historia la que se encargará de mostrarnos el exterminio que de ellos se hizo en épocas anteriores, cuando estos mamíferos marinos eran un recurso económico, que proveyó de capital y de insumos a la Revolución Industrial, por lo cual se movilizaron las potencias marítimas hacia la pesca de la ballena, ya que este cetáceo producía el combustible por excelencia hasta el siglo XIX. Una ballena de 70.000 kilogramos de peso producía, aproximadamente, 30.000 kilogramos de grasa subcutánea y 1.600 kilos de barbas, de la grasa se obtenía por fusión unos 24.000 kilos de aceite de ballena (Martínez de Gorla, 2005).

Este aceite era utilizado, no sólo como combustible, sino también para la impermeabilización de los barcos, fundamental por el incremento que habían tomado los astilleros en el siglo XVII. Recién su importancia, como combustible, declina hasta desaparecer, cuando se descubrió el primer pozo de petróleo, abierto con fines comerciales, cerca de Titusville, Pennsylvania, por Edward L Drake, en agosto de 1859. Dicho combustible crudo se refinaba como kerosene en las refinerías de petróleo que existían ya, a comienzos de 1860,

cuando las lámparas de kerosene prácticamente habían reemplazado a las de aceite de cetáceos como fuente de iluminación doméstica (Lofstrom, 2002).

En cuanto a las barbas de las ballenas, también fueron objeto de intercambio, y la preparación del producto industrial se empezaba a bordo del mismo ballenero y para ello se empleaban a los jovencitos que se embarcaban a muy temprana edad. Serían precisamente estos adolescentes los encargados de separar las barbas de las ballenas en láminas y una vez limpias en hojas delgadas, formaban, luego, paquetes de 10 a 12 hojas. La longitud era de 3 a 4 metros, luego se las cortaba en tiras cortas y delgadas para la fabricación de corsés, pero dado el gran consumo, el costo terminó resultando muy elevado y se lo sustituyó por el cuerno de búfalo de la India.

Además, también se utilizó este material para la fabricación de paraguas, en el siglo XVIII y hasta principio del XIX, cuando fueron sustituidas por las varillas de acero. Por otra parte, como se lograba reblandecerlas en un baño de vapor de agua, se las podía moldear con gran facilidad, dándosele multitud de usos: como en la fabricación de puños de bastones, de paraguas y demás, hasta ser sustituido por el celuloide, que resultaba mucho más barato. Lamentablemente, no hay ningún estudio de historia económica mundial que le preste la atención debida a estas industrias, solo Hobsbawn, las menciona al pasar, como semi-industrializadas de bienes de consumo barato, tanto al aceite para la iluminación, lubricación, como a las velas, obtenidas del esperma del cachalote, que hicieron posible la iluminación de casas y fábricas, en los comienzos de la Revolución Industrial (Hobsbawn, 1971).

Otros mamíferos marinos exterminados totalmente fueron los pinnípedos tanto en el hemisferio Norte, (vulgarmente conocidas como focas) como en el hemisferio Sur (lobos marinos de dos pelos). Estos últimos abundaban en la bahía San Blas, a corta distancia de Patagones y se extendían por toda la “costa intermedia”, donde llegaban los barcos ingleses, norteamericanos y franceses a hacerse del botín, hasta el total exterminio de los lobos marinos de dos pelos, que lo podemos ubicar alrededor de 1824, cuando la caza se intensificó en las islas Malvinas, favorecida por el descubrimiento de las islas Shetland del Sur en 1819.

Por lo tanto, fueron los extranjeros los que se proveyeron, en nuestras costas, de las pieles de lobos marinos, que eran tan cotizadas en el Oriente, donde se las utilizadas para la fabricación de abrigos. Este comercio le proporcionó a Inglaterra en su intercambio con Cantón, uno de los pocos rubros posibles para equilibrar la balanza de pagos con el Oriente y extraer de allí el oro. Bien pronto se adquirieron las practicas en la fabricación de estos abrigos en el occidente. Por esta razón, es que consideramos a las pieles de los pinnípedos como posibles rubros de lujo en los intercambios, que podían rivalizar con las piedras y el oro como ornamento y guarnición de la riqueza y de la moda en las nuevas

manufacturas de occidente.

Insistimos en el tema, porque fue el comercio de estas cotizadas pieles otro de los ramos de la economía mundial, que desde el siglo XVII hasta el XX debió haber complementado, el impacto económico producido por el aceite y las barbas de las ballenas; el esperma, el aceite, el ámbar gris y hasta el marfil de los dientes del cachalote.[1] De la comercialización de estos y demás productos derivados de la caza-pesca marítima se obtuvieron los capitales, en especial el oro del Oriente o la plata de América, necesarias para hacer frente a la expansión del capitalismo y a la demanda del aumento de población y del consumo, que requería de más y mejores mercancías para su alimentación y vestuario después del siglo XVIII, con motivo del avance acelerado del capitalismo financiero, ya en el siglo siguiente.[2]

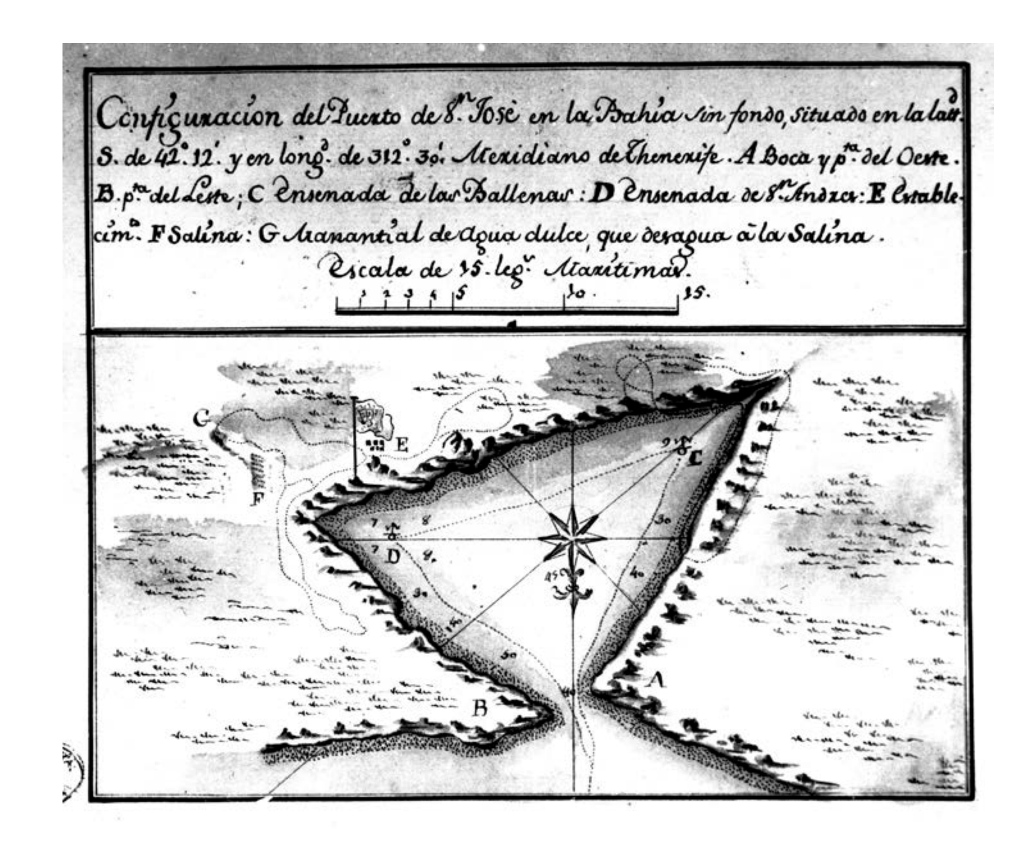
Paisaje cultural y natural de la "costa intermedia"

Para ubicar el tema en el contexto histórico regional partiremos del momento en que España decide la colonización de la Costa Patagónica. Esto, implica dos momentos: uno, la determinación de los móviles y el otro, la inmediata toma de conocimiento del territorio. Tres son los pilares sobre los que se sustentará la colonización: uno de orden político, otro estratégico y finalmente el económico. Con la creación del Virreinato del Río de la Plata el primer tópico fue ejecutado, pues estos territorios quedaban incorporados al Virreinato, trasplantándose las instituciones de gobierno, del régimen hacendístico y la jurisdicción eclesiástica hasta el extremo austral del continente (Entraigas, 1960 y Gorla, 1984)). Por lo tanto, quedaba pendiente el estratégico y el económico, el primero por las condiciones ventajosas del puerto de San José respecto del de río Negro y el económico por la posibilidad de caza y pesca marítima para los súbditos españoles.

Para llevar a cabo el proyecto de colonización, el virrey Vértiz, nombró a Juan de la Piedra, encargado de la expedición que debía practicar un prolijo reconocimiento de las bahías, puertos y ríos de la Costa Patagónica, tal cual se ordenaba en el documento del conde de Floridablanca, que es el origen del proyecto de colonización, y que éste remitiera al visitador José de Gálvez en 1778. El proyecto se titulaba "Necesidad de formar dos establecimientos con dos fuertes subsidiarios en la costa de América Meridional e idea de la instrucción que deberá dar a las personas comisionadas de llevar a efecto este pensamiento". En dicho documento se tuvo presente, como se indica en el margen, al redactar los Apuntes que se enviaron al Virrey, el 8 de junio de 1778, el valor estratégico, que implicaba la ocupación de la Costa Patagónica.

Al respecto, se señalaba que debía ocuparse inmediatamente bahía Sin Fondo, precisándose, que en la citada Bahía o Puerto de San Matías "desagua el río Negro o de los Sauces que corre al Reino de Chile y esto, se decía, hace más

necesaria la ocupación de dicha Bahía (A.G.N. Leg. 196). Estamos aquí ante el primer error geográfico que ubicaba a la desembocadura del río Negro dentro de la bahía Sin Fondo, razón por la cual llegó la expedición a la bahía de San José, al norte del golfo Nuevo, en lugar de hacerlo al río Negro, que era el objeto explícito de la expedición. Debido, probablemente, a este error geográfico es que se enlazan los destinos de los futuros establecimientos del Río Negro y Puerto de San José y con ello la expansión de lo que hemos dado a llamar “la costa intermedia”.



Fuente: Archivo General de Indias. Buenos Aires

Dicha expedición, que salió en procura de la bahía Sin Fondo, arribó el 7 de enero de 1779 a la bahía de San José, cuyo plano hemos adjuntado y sobre el trabajaremos, a partir del momento en que fondearon en el lugar indicado con la letra C. De dicho punto pasaron a reconocer sus alrededores, que les pareció muy árido, arenoso y que sólo criaban espinas y malezas. También se dieron cuenta que fondearon muy lejos de la costa. Esto los llevó a ocupar el punto D, al igual que lo habían hecho en el paraje anterior, al día siguiente desembarcó una partida de hombres a fin de explorar las inmediaciones, pero regresaron desfallecientes de hambre y de sed. Los sucesivos reconocimientos, no tenían otro objeto que buscar manantiales de agua dulce para proceder a erigir la población y para abastecer a la expedición. Por esa razón, se vieron obligados a

continuar con estos intentos, partiendo, en esta oportunidad, un grupo de hombres en el bergantín *San Antonio la Oliveira* para buscar un nuevo fondeadero hacia el punto E de la Bahía; encontrándose en el punto H, una laguna de agua estancada; aunque, lamentablemente, además de los inconvenientes derivados de su condición, el agua era escasa y a los pocos días se secó.

Poco después, divisaron un número de lagunas que podían favorecer el establecimiento, pero era necesario acercarse aún más a ellas con lo cual se llevó el fondeadero al lugar E, disponiéndose el desembarco y asiento del primer campamento establecido en la bahía de San José, el que recibió el nombre de Fuerte de la Candelaria, pero más comúnmente conocido como Puerto de San José; de la construcción se encargó Francisco de Viedma. A unas tres leguas, en el punto G; Basilio Villarino, encontró manantiales de agua dulce, en donde se instaló la Estancia del Rey, para el abastecimiento de la población y la cría del ganado. En el punto F, encontraron las salinas Grande y Chica, de cuya explotación también se ocuparon, además de la construcción de las casas y del Fuerte, que por supuesto no llegó a constituir, ni siquiera, un asentamiento rural, "su traza era más bien la de una base militar habitada por el personal de la guarnición". Su descripción nos permite reconstruir, in situ, la edificación que "constaba de un patio de armas cuadrangular, de aproximadamente 37 metros de ancho por 56 de largo, rodeado sobre tres de sus lados por las viviendas del cuartel, la cocina y los almacenes; la capilla ocupaba el punto principal de este conjunto. Fuera del recinto se construyeron dos locales hospitalarios y sobre uno de los dos cerritos próximos se emplazó una fortificación" (Alberto de Paula, 1987).

En cuanto a las opiniones sobre las condiciones del suelo, tenemos en cuenta las del más avezado agricultor, que llevaba la expedición, Francisco de Viedma, y éstas eran halagüeñas, ya que encontró mejores condiciones que en el primer sitio donde se instalaron, porque la tierra no era tan arenosa y se veía algún pasto. Francisco de Viedma se hizo cargo del gobierno de este primer establecimiento de la "costa intermedia", con motivo de que Juan de la Piedra, jefe de la expedición, tuvo que ausentarse a Montevideo, el 2 de marzo de 1779. Una vez instalados en el fuerte de San José comenzaron los reconocimientos de las bahías, puertos y ríos de lo que era, se creía, bahía Sin Fondo, donde desaguaba el río Negro y el Colorado. El piloto José Ignacio Goicochea inició los reconocimientos, navegando la costa en dirección al Norte, llegando a San Antonio e informando a su regreso haber "Hallado otra bahía más abrigada en los 40º y medio de latitud".

Nuevos reconocimientos se sucedieron a éste. El 24 de enero salieron el subteniente Pedro García y el piloto Manuel Bruñel en la zumaca *San Antonio la Oliveira* en procura del río de los Sauces, alcanzando la boca del río Colorado y

avistando la del río Negro, al que no pudieron entrar, Martínez Sierra puntualizaba como lo hiciera Ratto que "García al informar de los descubrimientos que había efectuado trocó los nombres llamando Colorado al Negro y de los Sauces al río Colorado" (Martínez Sierra, 1975). Custodio Saa y Farias fue el primero en advertir el error, que persistió aún después que Villarino entrara por primera vez en el río Negro, cuando remontó dicho río unas doce leguas, aproximadamente de la boca, continuando la descubierta por tierra como una legua y media más, de donde regreso pasando la barra el 11 de marzo y arribando a San José al día siguiente.

La creencia que el río Negro desaguaba en la bahía Sin Fondo o de San Matías, con estos reconocimientos quedó develada, así como la ubicación de ésta, la cual, hasta ese momento se había situado o bien, siguiendo el diario de Albo "en altura de 42 grados y medio", o por las afirmaciones del piloto Uriarte y la cita de Oviedo y Valdés, "en cuarentas y tres grados de la banda del Sur", dando lugar a la confusión ya señalada. Como ya hemos dicho, la historia enlazó los destinos del que sería el fuerte del Río Negro o de Nuestra Señora del Carmen de Patagones con el Fuerte de la Candelaria, o Puerto de San José, convirtiéndolos en el primer núcleo geohistórico de la Nordpatagonia, en donde tuvo su origen del paisaje cultural y natural de la "costa intermedia", y en donde, además, se hicieron los primeros ensayos económicos de pesca de la ballena, de explotación de sal y de caza de los lobos marinos, con lo cual se daría cumplimentado el objetivo económico del plan de colonización patagónica, como veremos a enseguida.

Siempre en procura de continuar con lo ordenado, salió, el 16 de abril de 1779, del puerto San José, Francisco de Viedma, dejando el gobierno del pequeño poblado a su hermano Antonio y arribando a las bocas del río Negro donde se instaló, en el Zanjón del Sur, al este de la actual ciudad de Viedma. El 22 de dicho mes comenzaron las obras del nuevo fuerte, pero una inundación arrasó con las construcciones, el 13 de junio. Esto obligó a Francisco de Viedma al traslado de los materiales a la banda Norte, siendo este el origen del actual pueblo de Carmen de Patagones, en donde se erigió el Fuerte de Nuestra Señora del Carmen del Río Negro de Patagones.

El mismo fue construido, con el material extraído de una cantera de piedra dócil para trabajar y utilísima para la construcción de edificios. Pero éste tuvo que ser reconstruido, al cabo de un tiempo, porque dicha piedra caliza era poco resistente, debiéndose remplazar por grandes ladrillos y tejas, que se construyeron en el lugar. Entraigas nos trae la descripción del Fuerte, que hiciera Pable Zizur en su viaje al río Negro en 1781 (Anuario de Estudios Americanos, 1995). En el Diario se dice que "dentro de este Fuerte se halla la habitación del Superintendente, oficialidad, tropa y capellanes y su capilla. Hay un almacén y en el todo repuesto de víveres y demás utensilios que se puedan ofrecer".

La actualización de la información que hace el padre Entraigas nos dice que; "La habitación de Viedma estaba ubicada donde está ahora la primera pieza, que subsiste, con una ventana al patio grande de la parroquia. Primera, contando de norte a sur. La capilla estaba, según el plano de Pérez Brito, junto a la actual torre histórica, sólo que orientada de norte a sur, y no de este a oeste, como la actual iglesia parroquial. El almacén ocupaba parte del patio alto embaldosado del actual Colegio de San José, y parte del edificio municipal, en la misma línea (Entraigas, 1984). Al concluir con estas edificaciones se acabaron todos los recursos destinados al Río Negro y la construcción de las casas que se les había prometido a los pobladores quedaron demoradas, ocasionando grandes trastornos y los consiguientes reclamos por parte de los mismos (Temas Americanistas, 1986).[3] Es decir, que si bien ya no necesitaban recogerse en las embarcaciones para dormir, como en los primeros tiempos, las viviendas que se levantaron provisionalmente en el Fuerte, eran de palo a pique y con techo de paja, por lo tanto no eran seguras y estaban a merced de los fuertes vientos patagónicos y del fuego. Por esta razón y con motivo de haberse derrumbado muchos de dichos ranchos, el comisario superintendente restituido en su puesto, Juan de la Piedra, en 1784, mandó acondicionar las cuevas de la cantera para albergar a los pobladores. Eran verdaderos agujeros en la orilla del río, algunas de las cuales todavía hoy se conservan.

Los posteriores reconocimientos, que hiciera Villarino por orden de Viedma al puerto de San Antonio, en 1780, en procura de instalar también allí un fuerte para la defensa de la "costa intermedia", no arrojaron resultados muy alentadores, en tanto no se halló agua potable y la expedición sólo sirvió para recorrer de ida la costa y de regreso el camino del indio que unía Patagones y el puerto de San Antonio. Tanto estos dos reconocimientos de dicho puerto, como los que realizara el insigne piloto de la Armada Española, Basilio Villarino, al río Negro y a las bocas del Colorado, además del que ejecutó a éste último el Superintendente Francisco de Viedma, determinaron la imposibilidad que una potencia extranjera se asentase en el puerto de San Antonio y también que se pudiera lograr la comunicación con Chile, remontando el río Negro, por tres causas fundamentales:

1º. Estos puertos no podían servir de arribada a los buques que navegaban al Mar del Sur (océano Pacífico).

2º. La barra del río Negro no permitía el paso más que a embarcaciones pequeñas.

3º. La navegación del río era dificultosa no logrando probar Villarino la comunicación con Mendoza.

Como consecuencia de estas conclusiones adquiría el Puerto de San José, una mayor proyección dado el peligro que representaba para la seguridad de las colonias españolas, su ventajoso puerto, respecto, en especial, al del río Negro,

con lo cual se agudizaba el peligro que los enemigos de la Corona pudieran utilizarlo para hacer factible entrar y fondear una escuadra constituida por un número suficiente de embarcaciones de porte de los bergantines destinados a la navegación del río Negro, dado el corto trecho existente entre ambos puertos, que podía cubrirse entre 12 y 20 horas sin necesidad de embarcaciones menores a dichos bergantines (A. G. N. Leg. 169). Este era un problema de capital importancia, que debía resolverse pues se consideraba necesario asegurar las posesiones españolas, y, el puerto de San José representaba un peligro, que era necesario tener en cuenta para impedir el establecimiento de los ingleses o de sus colonos insurgentes con el pretexto de la pesca de la ballena o el acopio de sal tan abundante en la región. Estamos aquí ante el tercer objetivo de la fundación de estos establecimientos patagónicos, el estratégico.

El objetivo económico, que llevó a la concreción de la colonización patagónica en el siglo XVIII, tenía un propósito inmediato y acuciante y era que las poblaciones se sostuvieran por si mismas, para ello se debían explotar los recursos naturales de la región, como era la pesca y la explotación de la sal. Con el comercio de sal, por ejemplo, podía fomentarse la salazón de carnes, cuando Buenos Aires y Montevideo languidecían, pues el único renglón de su comercio lo constituía entonces la exportación de cueros. En cuanto a la ballenería en el puerto de San José, era relativamente abundante la presencia de la ballena franca austral, también denominada entre nosotros: como la ballena right. Esto no quiere decir que sea la única especie de ballena existente en la Patagonia, pero es la más estudiada y la que llega en forma regular a la zona que estamos estudiando.

Pero debemos aclarar que todas las especies que pueden encontrarse en la costa Patagónica procedían de la Antártida y se las atrapaba una vez concluida la pesca en la zona de alimentación en el mar antártico, donde eran realmente abundantes y en donde se las persiguió hasta bien avanzado el siglo XX. Fue, entonces, cuando aumentó la reglamentación restrictiva de la pesca de la ballena, cuya carne es preciada por países como el Japón y los pueblos escandinavos, que habían extinguido este recurso muy tempranamente, ya que en el mar Ártico a diferencia del Antártico, por ser cerrado no estaba rodeado “de la más extraordinaria corriente oceánica de la tierra...”, que impulsada por los fuertes vientos antárticos produce una corriente circumpolar antártica y esta hace que sus aguas sean las más productivas del mundo y permitan sostener biomasas sorprendentes de consumidores, principalmente aves y mamíferos marinos (Bastida et al., 2003).

Esta es la razón de la rápida recuperación de estos recursos, que hoy pueden apreciarse, como atractivos turísticos no sólo en península Valdés sino que se remontan hasta las costas del Brasil, encontrándosela como recurso turístico, en localidades como Laguna, por ejemplo. La presencia de la ballena righ en la

zona fue siempre bien conocida desde la época del Virreinato, cuando España llevó a cabo el plan de colonización patagónica y creó los establecimientos de puerto San José, Patagones, San Julián y Deseado. Los fundamentos del proyecto incluía paralelamente a la "colonización agrícola, el desarrollo de la pesca de la ballena, la caza del lobo marino y de elefantes marinos", cuyo escenario patagónico, en un comienzo, fue precisamente la zona de península de Valdés, en donde se había emplazado al puerto de San José, en la bahía Norte del golfo Nuevo, ésta era, presumiblemente el área de mayor concentración de la ballena franca en el siglo XVIII, donde las mismas comenzaban a llegar a fines de otoño, permaneciendo allí todo el invierno y la primavera, volviendo progresivamente en diciembre a las áreas de alimentación en la Antártida.

Estas condiciones naturales del puerto San José, que podía extenderse hasta el río Negro movieron a Basilio Villarino a presentar al Comisario Superintendente del establecimiento del Carmen de Patagones, Francisco de Viedma, a fin que éste lo eleve a la autoridad correspondiente, un proyecto de pesca de la ballena y elaboración de subproductos a la vez que proponía abrir una ruta salinera hacia el Río de la Plata, proveniente ésta de los establecimientos de San José y río Negro. La muerte de Basilio Villarino (1785) y el impulso decidido del activo empresario de Buenos Aires, Francisco Medina, en procura de obtener la autorización oficial para encargarse personalmente del proyecto, dieron comienzo al primer ensayo de pesca de la ballena en el puerto de San José.

Fue, precisamente, la ballena franca austral la que sirvió a las primeras experiencias pesqueras de la zona. El destino quiso que le correspondiera a Francisco Medina concretar, merced al decreto de 2 de septiembre de 1783, el ensayo que había avizorado Villarino y para lo cual contó con el decidido apoyo del Superintendente de Real Hacienda, Francisco de Paula Sanz. Pero Medina "nada pidió de gracias, exclusiones, ni franquicias" para llevar a cabo su proyecto de pesca de la ballena en Puerto San José y procedió a comprar la fragata norteamericana *Mayo*, a la que acondicionó y le cambió el nombre por *Ventura*.

Pero es necesario destacar que la experiencia en la pesca de la ballena por los españoles era casi nula, ya que a diferencia de Portugal, España no se había ocupado de preparar prácticos para esta tarea. De allí que las costas del Brasil desde, Bahía de Todos los Santos hasta Santa Catalina, estuvieran plagadas de redes para pescar ballenas, lo que quedó registrado por los viajeros y cronistas desde el siglo XVI (Ellis, 1958). Esto nos da una idea de la importancia que tuvo la pesca de la ballena en la sociedad colonial brasilera, a diferencia de lo que ocurrió en el Río de la Plata y explica el fracaso, como veremos, de los esfuerzos de Medina para llevar adelante la empresa. Por lo tanto, el primer problema y el más acuciante que se le presentó, fue la falta de gente idónea para los trabajos de arponeros, con lo cual tuvieron que recurrir a arponeros

portugueses, a quienes culpa más tarde, que “por la mala fe”- de éstos decía- “no se logró el ensayo” (A.G.N. Leg. 197).

A pesar del fracaso del primer intento, el empresario rioplatense emprendió en 1784 otro ensayo, porque estaba convencido de que era muy elevado el número de ballenas encontradas en bahía San José y muchas más todavía las que se habían escapado después de ser heridas, por haberse roto la ballesta en unas y cortado maliciosamente la cuerda a que iban asidas. Por consiguiente, pensó que procurando conseguir expertos arponeros, con más utensilios y otra tripulación más idónea lograría mejores resultados. Después de largas divergencias obtuvo la autorización para emplear a dos arponeros norteamericanos, quienes además de su habilidad en todo lo concerniente al negocio de la pesca, eran excelentes calafateadores, de lo que habían dado prueba con la construcción de dos chalupas necesarias para ir desde la embarcación en busca de las ballenas. Esta segunda experiencia, si bien no fue todo lo productiva que se esperaba, no resultó un fracaso como la primera, ya que la *Ventura* regresó a Montevideo con 113 pipas de aceite.

Por ello, Medina, proyectaba salir de inmediato a la pesca del cachalote, con el objeto de aumentar el rendimiento de aceite obtenido en península Valdés, pues se aseguraba que se encontraba al productivo cachalote en el Río de la Plata, sobre el mismo Banco Inglés. Lamentablemente, cuando se disponía de todo lo indispensable para culminar el proyecto, que se había iniciado en puerto San José, el virrey Loreto ordenó el arresto de los arponeros norteamericanos, con lo cual no sólo se frustró el proyecto pesquero, sino también el volver a emprender otra expedición ballenera.

Francisco de Viedma, al hacer referencia, en sus Memorias, al primer ensayo de la pesca de la ballena en San José, confirmaba que fácilmente se habían arponado 50 ballenas que habían logrado escapar, por la maliciosa acción de los arponeros portugueses (Angelis, 1910). Ahora bien, si se tiene en cuenta que cada ballena arponeada con el método utilizado en el Puerto de San José se obtenía algo más de 8 pipas de aceite y que éstas se cotizaban en España a razón de 100 pesos cada una, el beneficio sería de 40.000 pesos. Rédito nada despreciable si se considera la posibilidad de incrementar los viajes y el producido en cada uno de ellos.

El Superintendente de Real Hacienda que conocía de las dotes empresariales y de la pujanza del comerciante rioplatense, Francisco Medina, trató de convencerlo para que abordara un nuevo ensayo pesquero pues sabía que si no era él “nadie por sí, pero ni aún en compañía con muchos que jamás se unirían sino después de ver palpables las ganancias”. De Paula Sanz insistió en su cometido, basado en la Real Orden del 2 de febrero de 1786, por el cual se le encomendaba el fomento de la pesca para los vasallos españoles. Estas órdenes provenientes de la Metrópoli e interpretadas fielmente por el Superintendente de

Paula Sanz, tenían otro móvil fundamental que era impedir la concurrencia de naves inglesas, norteamericanas, francesas y holandesas a estos lejanos mares.

Estas advertencia no eran necesario hacérselas al Superintendente pues era el primero en admirarse –según sus propias expresiones- del proceder de estas naves extranjeras, que venían a mares tan lejanos donde no tenían asilo y sin otra esperanza que ante cualquier descalabro, tenían que recurrir al Río de la Plata para no perecer y ser socorridos por aquellos a quienes perjudicaban con su accionar. Esto, solo puede explicárselo por las pingües ganancias que arrojaba el negocio, no sólo por la abundancia de la pesca-caza marítima, como por la necesidad de los subproductos para el consumo que de ella se obtenía. Al mismo tiempo, notamos en el Informe que estamos analizando del Superintendente de Real Hacienda, de Paula Sanz, cierta decepción, que no le permitió advertir que era precisamente en los alrededores de península Valdés donde se daba la presencia de la ballena en mayor número, si lo comparamos con el resto del litoral atlántico.

Probablemente el desconocimiento de la realidad, la muerte de Medina y la incomprensión del virrey Loreto, lo llevaron a perder de vista la pesca de la ballena en golfo Nuevo y en la bahía de San José y a dirigir su mirada al resto de la Costa desde la ensenada de Castillos, no poco más de 30 leguas de Montevideo y hasta el estrecho de Magallanes. Si bien era cierto que las ballenas, como diría Piedrabuena un siglo después, “existen en toda la Costa” (Hudson, 1895), éstas no tenían lugar fijo, aunque en donde se las podían ver con asiduidad era en el golfo Nuevo y fue así reafirmado por Francisco P. Moreno cuando nos relató en sus Memorias que en momentos de aproximarse a península Valdés, a bordo de la goleta *Santa Cruz,* fueron escoltados por una hermosa ballena.

De todos modos, debemos destacar que la falta de lugares fijos para la pesca de la ballena en toda la costa patagónica, unido, a la inexistencia del cachalote, que buscaba aguas cálidas, hizo poco productivo el negocio de la pesca de la ballena en la costa Patagónica, siendo la causa fundamental por la que el negocio ballenero se concentró casi exclusivamente en la estaciones balleneras del Pacífico por la proximidad del talud a las zonas costeras. Sólo remontaban la costa Atlántica las expediciones que concluían con su temporada de verano perseguían a la ballena austral. Pero esto ocurrió antes de abrirse ya en 1924 la pesca pelágica en los mares Antárticos, donde obtenían mayor rendimiento de aceite en los surgideros de fábricas flotantes.

Como ya hemos dichos, no fueron las ballenas los únicos mamíferos marinos habitantes del golfo Nuevo y de la bahía de San José sino que, allí se congregaron las más variadas especies de éstos, como ser los elefantes marinos, que proporcionaban de abundante aceite, además, de los lobos marinos de dos pelos y de un pelo. Los lobos de dos pelos fueron rápidamente extinguidos,

como ya se ha dicho, por las naves extranjeras que iniciaron las matanzas de estos mamíferos marinos en las roquerías a lo largo de toda la “costa intermedia”, desde San Blas, al sur del río Colorado, hasta península Valdés; antes de lanzarse abiertamente a la matanza en las islas Malvinas, donde procedieron de la misma manera, hasta la total extinción de estos pinnípedos que proporcionaban la valiosa piel.

La explotación de la pesca-caza marítima en la “costa intermedia” estuvo, por lo tanto, en manos de los buques extranjeros hasta que en 1796 en que el comandante del Río Negro, Joaquín Maestre, advirtió que el control y las explotaciones de estos recursos, entre el establecimiento de Río Negro y el Puerto de San José debían beneficiar a los súbditos españoles allí instalados, a los efectos de favorecer la condición económica de los mismos y fomentar el arraigo de nuevos pobladores que se establecían para trabajos temporarios (Martínez de Gorla, 2004).

Pero muy por el contrario, España había organizado para llevar a cabo esta actividad una sobre dimensionada estructura burocrática, la Real Compañía Marítima, a la que se le otorgaron todo tipo de privilegios como ser: la caza-pesca marítima, con base en el Río de la Plata y que incluía toda la Costa Patagónica y la colonización de puerto Deseado; la salazón de carnes; los contratos con extranjeros, por los que se les permitía la caza marítima en tierra,(por ejemplo en la Isla de los Reyes, donde obtenían grandes ventajas); además de la navegación y el comercio en todos los establecimientos patagónicos (Silva, 1978).

A pesar de todas estas prerrogativas, los resultados no fueron positivos, pues ni siquiera pudo atender el abastecimiento del Río Negro y Puerto de San José, debiéndosele otorgar un permiso a Domingo de Igarzábal para abastecer con su balandra *Nuestra Señora del Carmen alias La Oliva*, entre 1794 y 1796, a dichos establecimiento (A.G.N. 9.12.8.7). El 19 de setiembre de 1796, éste solicitó “se le permitiera hacer la pesca de lobos en aquella costa de que se aprovechan los extranjeros con el beneficio de cueros y aceite”, señalando, muy acertadamente, que había “resuelto a emprender este negocio, considerando que a más de serme útil, podrá serlo tanto al Estado y a la Nación en general” (A.G.N. 9.12.8.7).

Igarzábal, contó con el apoyo del comandante del Fuerte, Joaquín Maestre, en un momento realmente aciago para los pobladores, quienes ante la falta de las mejoras propuestas por Viedma, para concentrar sus tareas agrícolas a cubierto de las malocas, sólo contaban con la “libertad irrestricta”, aunque parezca una paradoja, de avanzar con sus cultivos siguiendo el curso del río o aprovechando la feracidad de las islas, sostenidos en el coraje y en los elementales instrumentos que les concedieron y siempre a la espera de las casas que se les prometiera. Fue la incorporación de la caza de lobos marinos una verdadera

bendición para estos abnegados colonos, ya que le permitía un ingreso extra que hacía más llevadera la vida en tan inhóspitos parajes.

Durante la experiencia de caza marítima llevada a cabo, desde el 3 de setiembre de 1796 hasta enero de 1799, se beneficiaron y faenaron en el Río Negro y puerto de San José, 26.484 cueros y pieles de lobos marinos. Al hacer referencia –el Comandante- más adelante a la faena de aceite, indicaba, que ésta estaba a cargo "de los mismos marineros de la chalupa que está de guardia en la boca del Río para el consumo de luces para los cuarteles de tropa, panadería, etc. y el que con el mismo objeto se remite al Puerto de San José", siendo infundadas las noticias recogidas por el comisionado de la Real Compañía Marítima, José Bustamante y Guerra, acerca "de haber conducido la balandra del tráfico de este Río, como no haya sido tal vez algún barril, que algún poblador hubiese mandado por encargo que tuviese, pero no por vía de negocio" (A.G.N. 9.16.5.2).

La experiencia de caza marítima en el Río Negro y Puerto de San José comprendió tres temporadas, obteniéndose los siguientes resultados: *En la temporada 1796* se formaron tres cuadrillas. La primera trabajó 112 días, desde el 3 de setiembre al 23 de diciembre y estuvo integrada por Juan Antonio García, Pedro Idiarte y Juan Gutiérrez, quienes obtuvieron como salario $113,50 cada uno, es decir, $1,01 por día y por persona. La segunda cuadrilla trabajó 103 días, desde el 3 de setiembre al 8 de octubre y desde el 2 de noviembre al 28 de diciembre, estando integrada por Pedro Crespo y Pedro Palacios que ganaron $106,75, es decir, $1,04 por día cada uno. La tercera cuadrilla operó en forma irregular, pues mientras Sebastián Herrera trabajó 72 días, desde el 18 de octubre al 28 de diciembre, ganando $101,50, es decir, $1,41 por día, Francisco Xavier Segundo trabajó 57 días, desde el 2 de noviembre al 28 de diciembre y cobró $91,13, es decir, $1,60 por día. Por último, Santiago Polinario trabajó 44 días, desde el 15 de noviembre al 28 de diciembre, obteniendo $54,69, es decir, $1,24 por día. Esta primera experiencia controlada de caza de lobos marinos demostró, que debía suspenderse la faena en el mes de diciembre, por ser época de procreo, siendo esta la razón por la cual al año siguiente la misma se verificó en invierno.

La temporada 1797 se inició el 13 de julio al 18 de agosto y desde esa fecha al 10 de setiembre en que se suspendieron las faenas, reanudándose el 10 de agosto hasta el 24, es decir 75 días. Los integrantes de la cuadrilla, Sebastián Herrera, Santiago Polinario, Francisco López y Eusebio Marcos percibieron un salario de $198, es decir, a razón de $2,64 diarios y Rafael Yedros, que trabajó 67 días, desde el 13 de julio al 18 de agosto y desde la citada fecha hasta el 10 de setiembre en que cesó la faena y volvió a reanudarse del 10 al 15 de octubre, cobró $208,75, o sea, $3,12 diarios.

Fue tan fructífera la temporada que se incorporaron varias cuadrillas a las

faenas, una integrada por Pedro Crespo, Bartolomé Febrero y Juan de Bousas, que trabajaron 38 días, desde el 9 de agosto hasta el 15 de octubre, suspendiendo la faena desde el 10 de setiembre al 10 de octubre, percibiendo cada integrante de la misma un salario de $158,75, es decir, $4,18 diarios; otra cuadrilla formada por Pedro Miguel y Juan Antonio Miguel trabajó del 10 al 24 de octubre, o sea 15 días, cobrando de salario $49,63, es decir, $3,31 por día; Alonso Calvo, Manuel Sigurao y Eusebio González, miembros de otra cuadrilla cobraron $41, es decir, $2,73 diarios. Por último, Ventura Rial trabajó 24 días desde el 23 de setiembre al 15 de octubre cobrando un salario de $91,88 es decir, $3,83 por día. Al comienzo de esta temporada, los faeneros tuvieron una mayor y más fácil caza de lobos marinos, hecho que los debió incentivar para anticipar la próxima en casi un mes, con el propósito de obtener un mayor beneficio, pero el tiempo les jugó una mala pasada, pues llevó a la lobada a retirarse de la costa.

En la temporada 1798 las faenas fueron muy dispares y sólo se pudo registrar la formación de una única cuadrilla, que trabajó cinco semanas, es decir 35 días, cobrando $29,63, a razón de $0,85 diarios. No se ha precisado los días fijos que trabajaron las otras cuadrillas, sólo podemos decir que se abonaron en sueldos $1.048,72, no pudiendo expresar lo que cobró cada uno de los nueve faeneros, porque no sabemos cuando concluyó la temporada.

Entre las ventajas que presentaba la experiencia de Igarzábal, tal vez la más importante, desde el punto de vista de la protección de los lobos marinos, una era que las faenas podían ser controladas por el Comandante del Río Negro y así se lograría determinar las fechas optimas para las capturas, que por las cualidades y características de lobos marinos era lo más difícil de calcular, porque, en verano se mataban los lobeznos, pero en invierno era cuando llegaban de sus zonas de alimentación en las islas árticas y subantárticas a la Nordpatagonia y "el perjuicio gravita directamente sobre la extinción duple, porque en esta época la afluencia de hembras grávidas en la costa alcanza proporciones considerables y es posible matarlas con más facilidad que a los machos" (Valette, 1928) lo que agravaba todavía más la posibilidad de extinción de la especie, pues acababa con los fetos.

Los resultados de la experiencia para los pobladores eran por demás alentadores, hallándose éstos muy entusiasmados, "hasta que en el año 98, recibieron el golpe más fatal que pudo imaginarse.....se les privó absolutamente este único recurso por la Real Compañía Marítima", que tenía este privilegio exclusivo. Los pobladores se dirigieron al comandante Maestre, para que no se les prive "de un corto interés como el que puede reportar los pobladores en el citado tiempo en la faena de cueros de lobos, su aceite y el de la ballena en la extensión de la Costa de este Establecimiento y de Puerto San José, por ser el único ramo de industria.....y que por otra parte la Real Compañía Marítima tiene

establecidas sus pesquerías en otros parajes”. Manifestaban que “no pueden persuadirse de que Ud. permita la destrucción de esta nueva Colonia” (A.G.N. 9.16.5.2).

El Comandante en apoyo no sólo de los colonos, sino de su propio proceder y con los resultados a la vista, demostró “la conveniencia y utilidad de estas faenas para la población y aún hasta para la Real Hacienda”, destacando su celo “para que procurasen en su beneficio los vecinos y moradores de este Establecimiento que está a mi cargo, a cuyas ideas contribuía mucho para ponerlas en práctica este Ministerio de la Real Hacienda por los conocimientos que tiene de las circunstancias locales y su propensión al bien común”.

En cuanto a los resultados económicos y la incidencia en los salarios, que tuvo la empresa de Igarzábal, sabemos por el comisionado del Rey, en Buenos Aires, Brigadier José de Bustamante y Guerra, que la Real Compañía Marítima no podía hacer frente ni siquiera “a los empeños y salarios de los individuos que sirven o hayan servido a ello” (A.G.N. 9.24.3.4), en cambio, Igarzábal cumplía efectivamente con ellos. Hecha esta salvedad y a los efectos de hacer la comparación, solamente tomamos los cueros y pieles de lobos marinos, ya que la pesca de la ballena prácticamente había sido abandonada en manos de ingleses y norteamericanos y el aceite de lobos faenados en el Río Negro y Puerto de San José no podía ser beneficiado, debido a que no se les permitía expenderlo en el Río de la Plata.

Por lo tanto, las pieles de lobos acumuladas en la isla de Gorriti (Uruguay) ascendían sólo a 37.250 y a 26.484 en el Río Negro y Puerto de San José, siendo el precio de $0,63 por piel, fijado por la Real Compañía Marítima en Buenos Aires. Esta contaba, según el administrador de la Real Compañía Marítima, Felipe Cabañez, para la faena con 7 trabajadores en la isla de los Lobos, que debían recibir por temporada $750 (A.G.N. 9.12.8.7), mientras que Igarzábal utilizaba 20 individuos, que en salarios representaba un promedio por temporada de $1.242,33, de lo que se desprende, que la incidencia de los salarios en el valor de la producción era para la Real Compañía Marítima de un 9,7% y para Igarzábal de un 22,5%.

Haciendo, también por analogía, una comparación del cálculo de beneficio de ambos, podemos decir que Igarzábal sólo contaba con una balandra y cuatro tripulantes, que por no tenerlos discriminados consideramos que uno era el capitán piloto, con una asignación mensual de $30, otro el cocinero, a $10 y dos marineros a razón de $8, de modo, que habiendo realizado durante toda la experiencia de caza marítima tres viajes, uno en setiembre de 1797 y dos en marzo y agosto de 1798, calculamos un costo en sueldos de $168 y en víveres a razón de $5 diarios.

Igarzábal, con su barco mercante, abastecía a los establecimientos del Río Negro y Puerto de San José, retornando a Buenos Aires con frutos del país (además de

los cueros de lobos marinos), de modo, que los costos de traslado y permanencia, no se deben cargar exclusivamente a la caza de lobos marinos, no siendo tampoco consignada en ninguna documentación gastos de almacenamiento de cueros.

En cuanto a la Real Compañía Marítima, de acuerdo al informe de Cabañez y a las informaciones de Bustamante y Guerra, las existencias que tenía almacenada en la isla de Gorriti procedían de las tres últimas temporadas, realizadas en la isla de Lobos, por lo tanto tomaremos en cuenta los gastos que efectuó en ésta, ascendiendo los mismos a $1.360 por temporada. Teniendo presente estas observaciones hemos confeccionado el siguiente cuadro:

IGARZABAL RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN		**REAL COMPAÑÍA MARÍTIMA** RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN	
Cueros	26.484	Cueros	37.250
Valor unit. prom. del cuero en Bs. As.	$0,625	Valor unit. prom. del cuero en Bs. As.	$0,625
VALOR DE LA PRODUCCION	$16.552,50	VALOR DE LA PRODUCCION	$23.281,25
1° TEMPORADA		**1° TEMPORADA**	
Cantidad de Faeneros	8	Cantidad de Faeneros	7
TOTAL PAGADO EN SALARIOS	$ 801,31	TOTAL PAGADO EN SALARIOS	$750,00
Salario de c/u	$ 100,16	Salario de c/u	$107,14
2° TEMPORADA		**2° TEMPORADA**	
Cantidad de Faeneros	14	Cantidad de Faeneros	7
TOTAL PAGADO EN SALARIOS	$1.791,13	TOTAL PAGADO EN SALARIOS	$750,00
Salario de c/u	$127,94	Salario de c/u	$107,14
3° TEMPORADA		**3° TEMPORADA**	
Cantidad de Faeneros	11	Cantidad de Faeneros	7
TOTAL PAGADO EN SALARIOS	$1.137,59	TOTAL PAGADO EN SALARIOS	$750,00
Salario de c/u	$103,42	Salario de c/u	$107,14
COSTOS DE TRANSPORTE		**COSTOS ADICIONALES**	
1 Balandra con 4 tripulantes cuyos salarios por temporada eran:		Víveres por temporada	$560,00
☞ Un Capitán Piloto	$30,00	Mantenimiento de los instrumentos	$800,00
☞ Un Cocinero	$10,00		
☞ Dos Marineros	$16,00		
Costo de los víveres por día	$5,00		
Tiempo de permanencia	120		
COSTOS TOTALES	**$5.698,03**	**COSTOS TOTALES**	**$6.330,00**
BENEFICIOS	**$10.854,47**	**BENEFICIOS**	**$16.951,25**

Si bien los resultados económicos, a simple vista, parecen favorecer a la Real Compañía Marítima, esto es sólo una apreciación cuantitativa, pues debemos insistir, que ésta ni siquiera pagaban los salarios y por lo tanto sólo sirvió para la destrucción de un polo pesquero que se había iniciado en la "costa intermedia" que producía un considerable beneficio no sólo para los pobladores sino para el mismo Igarzábal, ya que lo producido era un ingreso extra, pues su negocio específico consistía en el comercio mercante entre Buenos Aires y Patagones. Mucho más lamentable fue el perjuicio ocasionado a los pobladores, que con el desarrollo de esta actividad habían alcanzado un bienestar, hasta ese momento no soñado por los sufridos colonos, quienes pudieron incrementar el producto de su actividad específica.

Asimismo, contribuyó a mejorar considerablemente las condiciones de vida de la población, siendo, a su vez, un estímulo para que aquellos individuos que se vinculaban temporariamente al lugar, optaran por radicarse en el mismo. Por otra parte, decía Igarzábal, "con los conocimientos que resulten pueden facilitarse otras expediciones de más entidad y lograr los españoles ramos de comercio con una ocupación provechosa de este Establecimiento" y un consecuente aumento demográfico, capaz de extender el hinterland patagónico en beneficio de los intereses del Virreinato del Río de la Plata.

Finalmente, la conclusión de la empresa de Igarzábal, no sólo no facilitó la reorganización de la Real Compañía Marítima, la cual desaparecería cuatro años después, dejando inerte a la Patagonia, sino que los esfuerzos, que más tarde haría el Virrey Sobremonte por alentar "en el Río Negro nuevamente a todos los que se empleen en ella, como artículo importantísimo para que se fomente ese establecimiento con mucha utilidad de la Nación" (A.G.N. 9.16.5.5.), fracasó. Así es, a pesar de incentivar a Igarzábal, otorgándole permiso para incorporar una nueva balandra, la *Nuestra Señora de los Remedios (a) La Presidenta*, que estaba dedicada a la caza de lobos marinos en la navegación entre el río Negro y Nantucket y conceder el beneficio de este privilegio a los pobladores del Río Negro,[4] esta medida, lamentablemente, no logró la reiniciación de la empresa pesquera, pues Igarzábal prefirió dedicarse sólo a la navegación mercante sin mayores esfuerzos, ante las trabas de la burguesía rioplatense, que como ocurrió a lo largo de la historia, salvo contadas excepciones, se desentendió de la Patagonia y de todas aquellas actividades posibles en dicho territorio, pues no redituaban fáciles y cómodas ganancias (como ya lo había dicho el Superintendente de Real Hacienda de Paula Sanz en 1786) y, lo que es peor todavía, ni siquiera apoyaban a aquellos que con entereza y esfuerzo intentaron emprenderlas y cuyos nombres quedaron grabados en las hazañas de pesca-caza marítima patagónica, tales como Francisco Medina, Tomás Antonio Romero, José Capdevila, Alejandro Durán, (este si bien era oriundo de Irlanda residía de Buenos Aires), para terminar con Domingo de Igarzábal.

Por su parte el comercio mercante inglés y norteamericano, que se estaba orientando hacia el Pacífico y por lo tanto buscaban una vía de comunicación más rápida y segura, que la del estrecho de Magallanes y la de cabo de Hornos, incrementaron, solapadamente, su interés por el reconocimiento de la "costa intermedia", en la mayoría de los casos encubiertos en la acción de pesca-caza marítima. En este contexto aparece Enrique Libanus Jones, que era un marino, explorador, hidrógrafo, armador y comerciante inglés que se había instalado en Buenos Aires, en 1812, e incluso emparentándose con los Alzaga, esto le permitió tener acceso a Rivadavia, en el Triunvirato, quien por decreto del 14 de setiembre de ese año inicia en el país la acción colonizadora e inmigratoria, con miras a extender la frontera hacia los ríos Colorado y Negro.

A nuestro juicio, Enrique Libanus Jones, encubriendo los verdaderos propósitos de reconocer esas tierras, se lanza en 1814 a "recorrer las costas del sur hasta bahía San Blas, con la firme idea de colonizarla" (Minutuolo, 1974) prosiguiendo ese mismo año, con una de las goleta de su propiedad, la *Bella Elisa*, la navegación más al sur; hasta el 4 de octubre cuando naufragó "entre la bahía San Gregorio (bahía Gill en cartas inglesas) y la isla Buque o Leones, en el golfo de San Jorge, con carga de cueros de lobos marinos". Al año siguiente, continuó con la otra goleta, la *Antelope* y el *Mercedes* la caza de lobos en la costa navegando hasta península Valdés, remontando con el primero el río Chubut "hasta cerca de la cordillera de Utak" (Jones, 1961). En este tiempo realizó los primeros estudios de la "costa intermedia", que se extendía al sur del Colorado y hasta el puerto de San José y el golfo Nuevo (Martínez de Gorla, 2005).

Mientras que Enrique Libanus Jones seguía urdiendo su telaraña de intereses, acompañado por sus socios; en el Río Negro se tomaban medidas en fomento de la pesca-caza marítima a fin de beneficiar a sus pobladores. Ello ocurrió cuando a requerimiento del comandante José Gabriel de la Oyuela, se aprobó, la continuación del cobro del diezmo sobre las pieles de lobos marinos, hasta que éste sea legitimado con lo que sería la primera ley de pesca, la que fue dictada el 22 de octubre de 1821 durante el gobierno de Martín Rodríguez y su ministro Rivadavia, organizándose esta actividad que favorecía a los naturales y vecinos de esta Provincia, quienes podían introducir en el puerto de Buenos Aires, los productos de la pesca-caza marítima, libres de derechos siempre que lo hiciesen en buques nacionales. De esta manera se alentaba la construcción de embarcaciones destinadas a la vigilancia de las costas, armándose con tal motivo, en Patagones, una goleta destinada al Colorado y otra goletilla *La Patagona*, que zarpó del puerto rionegrino el 12 de febrero de 1822 para recorrer la costa hasta el puerto de San José, con el objeto de cobrar los derechos a los buques extranjeros dedicados a la pesca-caza marítima.

La ley de pesca no dio los resultados esperados, porque a la burguesía

terrateniente de Buenos Aires seguía sin interesarle estos alejados territorios, que quedaron liberados a la esporádica acción de aquellos gobernantes, que como en este caso convirtieron a Patagones en adalid de la soberanía hasta el extremo austral, ya que por ella se otorgaron concesiones para la caza-pesca marítima a Jorge Pacheco, en 1823, y a Luis Vernet, quien luego fue nombrado Comandante Político y Militar de las Islas Malvinas hasta el incidente, que éste tuvo que abordar en 1831, con unas naves norteamericanas, que se dedicaban clandestinamente a la caza-pesca marítima y que terminó con la destrucción de la población levantada por Vernet y la toma de las Islas por parte de Inglaterra, en 1833 (Martínez de Gorla, 2001).

Si bien la ley de pesca de 1821, en la que tanta participación tuvo Rivadavia, como ministro de Martín Rodríguez, al igual que el comandante de Patagones, José Gabriel de la Oyuela, la misma llegó a destiempo, pues, los intereses ingleses que se estaban jugando en la zona abandonaban los recursos del mar en la “costa intermedia” para dedicarse a la ganadería, y a la introducción de los primeros planteles de reproductores merinos, que el mismo Rivadavia fomentó en la provincia de Buenos Aires con la consiguiente necesidad de extender la frontera hacia el sur, para el resto del ganado.

Sin embargo, debemos decir, por lo decisivo que fue para nuestras relaciones internacionales, que la referida ley de pesca del 22 de octubre de 1821, jugó un papel determinante en la defensa de nuestros derechos a la soberanía de la islas Malvinas, pues sirvió de antecedente para la colonización de dichas Islas y lo que es más trascendente, todavía, ella no fue cuestionada, en su momento, por Inglaterra, que indudablemente estaba involucrada en los nuevos intereses que se manejaban a nivel mundial, perdiendo así una oportunidad que hasta la actualidad juega a nuestro favor en el cuestionamiento de la soberanía.

Por otra parte, más tarde, las maquinaciones geopolíticos de Inglaterra demostraron que el presidente Bernardino Rivadavia estaba al margen de los movimientos internacionales del capital europeo, en especial del inglés, lo que le costó el oprobio del resultado de la guerra con el Brasil, esto lo traemos a colación, también, en esta oportunidad, por el papel descollante que cumplió Patagones en dicha contienda, cuyo puerto había servido a los corsarios para aguijonear al poderoso imperio del Brasil. Pero, Enrique Libanus Jones no desapareció de escena sino, que al contrario siguió en la misma tesitura y expuso al gobierno de Buenos Aires, años después, las posibilidades que ofrecía la navegación de los ríos Negro y Chubut, para establecer un nuevo canal interoceánico, afianzando así el carácter estratégico del mismo e incentivando el propósito de fundar una población en el Chubut, según decía, a fin de evitar usurpaciones clandestinas de algunos interesados.

Estas observaciones convencieron a las autoridades y con tal objeto se formó, con anuencia de la provincia de Buenos Aires, la “Empresa Exploradora y

Colonizadora del río Chubut y Bahía Nueva, presidida por Daniel Gowland, a cuyo efecto partió Libanus Jones de Buenos Aires, el 4 de agosto de 1854, a bordo del *Explorador* rumbo a bahía Nueva, arribando finalmente al Potrero de Las Lagunas (Chubut) el 5 de noviembre, donde construyó un fuerte. Con el fin de proceder a la instalación, registró Libanus Jones "datos de enorme interés para la topografía del país entre el río Negro y el río Chubut".

Cuando parecía que la actividad y los esfuerzos particulares comenzaban a trabajar mancomunadamente con los capitales nacionales, que se ponían al servicio de intereses eminentemente patrióticos, Gowland dispuso "deshacerlo todo", debido a que Urquiza lo había designado agente consular en Buenos Aires, fracasando así este ensayo de colonización emprendido por la provincia de Buenos Aires. Cuales fueron las pugnas políticas que contribuyeron a este nefasto resultado no estamos en condiciones de decirlo, lo cierto, es que para nuestro mal éste concluyó con un saldo positivo para Enrique Libanus Jones, que volcó sus conocimientos sobre estos territorios en un "Mapa de la Patagonia entre los 39º15" hasta los 44º de latitud Sur con las últimas exploraciones en el año 1855 entre los ríos Negro y Colorado", que abarca desde los 62º W hasta los 67º 40" W y es el resultado de la expedición que el mismo hiciera, quien, además, en 1856, construyó otra pieza cartográfica titulada "Mapa de la Araucania /sic/ y Isla de Chiloé, construido según los reconocimientos de la marina inglesa de Fitz Roy y de otros reconocimientos y exploraciones modernas".

En los estudios y relevamientos que realizara Inglaterra en la Patagonia, debieron haber estado presente todas estas informaciones, que además de los beneficios económicos que le proporcionaron la pesca-caza marítima, la navegación y el comercio ocultaron las intenciones de ocupación estratégica que tenían en la misma, como quedó evidenciado con la ocupación de Malvinas y con la desconfianza que despertó en Chile la expedición de Fitz Roy y la publicación en Londres en 1838, del libro de Campbell Scallet, titulado *Sudamérica y el Pacífico*, siendo en este caso el objetivo, el tendido de una línea de buques a vapor en el Pacífico, que debía concretarse con el aporte de los vapores *Chile* y *Perú*. Estos buques, en 1840, atravesaron el Estrecho procedentes de Inglaterra siendo comandados por los capitanes Glove y Peacock, quienes en puerto Hambre, enterraron al pié de la baliza un acta acompañada de una moneda con la efigie de la reina Victoria. El hecho consignado y la usurpación de las Malvinas alertó a Chile, que ocupó el Estrecho y fundó Fuerte Bulnes en 1843. Dejamos preparado el paisaje cultural y natural donde se desenvolverán los acontecimientos históricos en el golfo Nuevo, con la llegada de los galeses en 1865 y el papel que éstos jugaron en relación con el capital inglés, que con base en puerto Madryn reconstruyeron las aspiraciones de Enrique Libanus Jones de conectar los dos océanos.

Haremos una ligera descripción de los mamíferos marinos existentes, en las aguas del golfo Nuevo, además de las ballenas. Para ello es preciso destacar que dicho Golfo es un verdadero remanso para el viajero y en donde proliferan una gran variedad de mamíferos marinos como toninas y delfines, las que describe, desde las ciencias naturales, Bastida, destacando que aquéllas eran más pequeñas que éstos y que pueden confundirse entre ellos. Para mencionar sólo los que tienen su habitat en la región, destacamos al delfín Común de Pico Corto, al Delfín Oscuro y al Nariz de Botella, a este último se lo puede encontrar desde la bahía de Samborombón hasta el golfo Nuevo. Estos se destacan porque son muy sociales y generalmente van en grupo de dos a veinte individuos. En las aguas del golfo Nuevo se los suele encontrar asociados a otras especies tales como elefantes marinos, lobos marinos, ballenas francas y falsas orcas. Son grandes nadadores capaces en ciertas ocasiones de efectuar todo tipo de acrobacias, barrenando o surfeando olas y siguiendo embarcaciones (Bastida et al., 2003).

Retomaremos, nuestro recorrido por el paisaje natural de la “costa intermedia”, a bordo del Transporte de Mar *Villarino*, (el mismo que trajera los restos mortales del General San Martín, en 1880) que llevaba, en 1898, a uno de los más prolíferos escritores argentinos que tan sagazmente describiera nuestras costumbres como era Roberto J. Payró, éste era además, miembro correspondiente del Instituto Geográfico Argentino y había sido invitado por la Dirección del diario *La Nación* para realizar un viaje al extremo austral de la República.

El libro contó con una carta-prólogo del general Bartolomé Mitre, del 15 de setiembre de 1898, en donde comienza con una crítica valorativa de la obra, pues, aludía Mitre a que “de todo libro nuevo, para encarecer su originalidad /se hacía hincapié en/ que ‘hacía falta’. Del suyo puede decirse esto con verdad, porque en efecto faltaba y llena útilmente un gran vacío”. Agregaba más adelante que: “Los antecedentes históricos y geográficos que el asunto comporta, así como los que se relaciona con la historia natural, están presentados con amplitud y buena crítica, habilitando al lector para darse cuenta de su importancia en el pasado y de su valor en el presente” Por todas estas razones nos pareció relevante seguir este relato porque suponemos debió haber tenido gran difusión en la época y hoy ser casi desconocido y, además, para hacer posible que el autor con su pluma florida nos describa el panorama natural e histórico del golfo Nuevo (Payró, 1898).

El delfín Nariz de Botella, precisamente, debió haber sido uno de los que observó. Payró, cuando nos hace esa magnífica descripción al arribo al golfo Nuevo, allí habla precisamente del cortejo que le hicieron un grupo de lo que él denomina toninas, pero que, al parecer, por la forma de desplazarse, corriendo carreras en grupo con el Villarino y jugueteando en torno de él, más se asemejan

a una manada de estos mamíferos marinos de los cuales nos decía Payró: “unos hendían el mar delante de la proa, como si arrastraran el barco, deslumbrándonos enseguida con el espectáculo que hacían, los otras entregándose a un extraordinario steeple-chase, corriendo en fila de tres de a cuatro en fondo, con las aletas y parte del lomo fuera del agua, y saltando de cresta en cresta, como acróbatas de extraordinaria elasticidad” (Payró, 1898).

Con respecto a la descripción de la geografía nos dice del golfo Nuevo que “es como un inmenso lago circular, rodeado de altas colinas de piedra”. Su poética narración no deja de lado los elementos esenciales que nos permite recrear el paisaje natural y también el histórico. Para la descripción del paisaje natural se detiene en “las mansas aguas donde vagan las medusas”, que se le asemejan a “grandes y móviles flores acuáticas”, a las que le atribuye diversos coloridos provenientes de la luz del mar y que a medida que fluyen hacia la superficie, lo hacen como “si fueran tallos de una planta brotada en extraña maceta”. Verbigracia “rodean a millares el casco del Villarino” dando una idea de la limpidez del agua es que “se las veía hasta una profundidad de varios metros”.

En lo que respecta al paisaje cultural o histórico no es tan alentador como el natural, ya que sólo la especulación llevó al hombre blanco a poner su planta en el fondo del golfo Nuevo, y para provecho de los empresarios ingleses que comenzaron con el tendido del Ferrocarril Central del Chubut, con la Compañía Mercantil y con las sociedades anónimas que disponían de las tierras hasta las Cordillera, además del puerto de Madryn. El paisaje que encuentra Payró en 1898 lo refleja sucintamente diciendo “que presenta a nuestra vista un aspecto desolado, con sus altos médanos apenas cubiertos aquí y allá por una vegetación achaparrada y pobre, con su puñado de casas diseminadas en la playa, como simples avanzadas de las otras poblaciones del interior”. Llamativamente, nos dice que desembarcaron “por el muelle del ferrocarril, en que había un solo vagón de pasajeros y que se utiliza para la carga y descarga de mercaderías. La vía, que arranca de allí, va trazando una curva hasta la estación situada a la izquierda, al pié de las colinas arenosas que cierran el horizonte, y en torno de la cual se ha formado un pueblito con las casillas de los empleados de la empresa” (Payró, 1898). Ante este panorama desolador que nos presenta Payró, nos preguntamos ¿cómo actuó Inglaterra en beneficio de los colonos galeses que les sirvieron de cuña para la penetración en territorio argentino?

A renglón seguido y teniendo en cuenta la descripción hecha por Payró, treinta y tres años después del arribo de los primeros colonos y con el ferrocarril en funcionamiento, no podemos menos que sorprendernos ante los dramáticos momentos que debieron haber vivido esos primeros colonos desembarcados en el golfo Nuevo y que después de su corta experiencia en la bahía galense, se terminaron instalaron en el valle del río Chubut, con todas las dificultades para comunicarse con el medio exterior, ya que la desembocadura de dicho río no

ofrecía las condiciones optimas para hacer posible la recalada de buques de cierto porte. A pesar de los años transcurridos no se había logrado cambiar, todavía, ese aspecto tristísimo a que hace referencia Payró.

Es por demás sabido, que a pesar de los contratiempos y de las amenazas de despoblación de la colonia galesa del Chubut, estos sobrevivieron desde 1865. Obtuvieron sus tierras del gobierno argentino y las cultivaron, destacándose los trigales y la producción lechera con sus derivados de quesos y manteca. Pero para subsistir debían comercializar su producción con el exterior. A medida que esta producción iba incrementándose se agudizaban los problemas del transporte de la misma para dicha comercialización, ésta, como ya se ha dicho, debía salir por el golfo Nuevo.

Tenemos entendido que los primeros colonos abrieron una elemental vía de comunicación entre el golfo Nuevo y el valle del Chubut por donde transportaron los rudimentarios enseres que traían consigo, después de su corta experiencia en la bahía Galense, pero la falta de agua hizo muy penoso ese trayecto. Por esta razón debieron valerse de lentos y pesados carretones, que conducían la producción hasta la boca del río y; desde allí eran llevadas en pequeñas embarcaciones hasta el golfo Nuevo desde donde eran conducidas a Buenos Aires o a los puertos europeos.

Si bien la Sub-Prefectura funcionaba en Rawson, desembocadura del río Chubut, desde 1879, las operaciones principales se hacían en el golfo Nuevo, donde no existió un puerto hasta 1881, en que el coronel de la armada Augusto Laserre habilitó el puerto Roca, con sus galpones y oficinas. De las construcciones que se hicieron en puerto Roca y que fueron modificando la naturaleza, nos dice Dumrauf que estos habían sido construidos de acuerdo a los planos convenidos: “Uno (el mayor) debía servir de depósito y el otro estaba dividido en su interior formando tres habitaciones para oficina de la Subprefectura y aduana.” A continuación agrega el citado historiador que: “Por falta de agua el personal se vio obligado a refugiarse en la Colonia quedando abandonados los galpones” (Dumrauf, 1993).

Según los cronistas del Chubut, que tan copiosamente nos informan acerca del pasado de la Colonia, sostienen que el medio de transporte referido, encarecía los fletes por los precios cobrados por las embarcaciones que llevaban la mercadería desde el río Chubut al golfo Nuevo. Según podremos ver más adelante, con la inauguración del ferrocarril la situación no mejoró para los colonos. Por las razones expuestas tampoco fue posible abrir un camino para los carros desde la Colonia a la bahía Nueva por la causa ya enunciada de la falta de agua. Es decir que debían tomarse medidas de conjunto para solucionar estos problemas. Es por ello que al año siguiente el Ministro del Interior en una nota al ingeniero nacional Elías Tormi, le daba instrucciones para realizar los estudios de un camino carretero desde la Colonia hasta Crakers Bay u otro punto

sobre la costa del mar que ofrezca mayores ventajas para la habilitación de un puerto. Procederá Ud efectuando un reconocimiento del terreno en la dirección que debe verificarse la traza del camino, después de haber recorrido y examinado con cuidado las puntas de la costa del mar, en el paraje más indicado para un puerto. A renglón seguido le decía que: "Tomará Usted los datos indispensables para presupuestar y determinar las condiciones de traslación de los depósitos existentes en Puerto Roca al punto que resulte más apropiado" (A.G.N., 1882).

En cuanto al aprovisionamiento del agua suficiente, la solución al problema en el golfo Nuevo, como puede verse ha sido y es endémico, la única medida segura, fue advertida en los comienzos de su estructuración como puerto y población y ella consistía en traer el agua por canales del río Chubut, con tal motivo, se presentaron los señores Manuel B. Isaza y Stant al Ministro de Interior, el 2 de mayo de 1882, presentando un proyecto para llevar agua a un puerto a crearse en el golfo Nuevo por medio de la apertura de un canal de catorce leguas, que arranque del frente de la actual colonia Chubut, además, de la formación de una colonia de doscientas familias de agricultores galeses. Todo esto se haría sin ninguna erogación y desembolso por parte del gobierno. Al pasarse el expediente al Inspector General de Obras Hidráulicas, éste contestó con ciertas evasivas alegando que esos canales "perjudicaría a la parte inferior de la colonia del Chubut, es decir, de las de aguas debajo de Gaiman..." Hoy sabemos que la única posibilidad que tuvo, tiene y aparentemente tendrá Madryn de gozar del agua potable, con cierta regularidad, es a través de canales del río Chubut a Madryn

Dicha solicitud, si bien, no fue considerada en el Congreso, sirve para poner en evidencia, una vez más, la importancia que las tierras del territorio del Chubut y del dominio del golfo Nuevo ejercieron sobre las apetencias desmedidas de los empresarios de colonización, que se comprometían, como en este caso, a traer otras 250 familias de agricultores galeses, a los efectos de instalarlos en él y obtener del gobierno argentino, a cambio de la realización de las obras de canalización y colonización, por veinte años, la posesión del territorio comprendido entre los 64º 20' y los 65º 10' de longitud Sud y 42º 40' y 43º 05' de latitud, con el objeto de explotarla, además de la propiedad de catorce leguas de frente con una de fondo al borde de cada lado del canal y cuatro más en cualquier otra parte que señale la empresa (A.G.N., 1882).

Este proyecto no se relaciona sólo con el problema del abastecimiento de agua al golfo Nuevo, sino también, con el manejo de la tierra pública y con el tendido de las vías férreas entre el golfo Nuevo y la Colonia, proyecto, este último presentado al Congreso de la Nación por un grupo de colonos encabezados por Lewis Jones, quienes sólo lo iniciaron, pero que a la larga fue uno de los muchos de esta índole que se presentaron al Congreso y que tenían como objeto

posesionarse de las tierras del Chubut. Ante las solicitudes de los empresarios y empresas de colonización, ferroviarias y navieras extranjeras, hemos notado siempre ciertas desconfianzas en los funcionarios públicos, que con evasivas y reticencias llevaban los expedientes al archivo. Pero el caso de Lewis Jones y Cía., era muy especial pues se trataban de colonos del valle del Chubut, que por lo tanto estaban interesados en que la obra se hiciera y en definitiva los beneficiara a todos. Por esa razón es que en el expediente de Isaza y Stant, el mismo se devuelve al Departamento de Ingenieros Civiles "para que informe si el trayecto propuesto por los recurrentes no perjudica la concesión hecha al señor Jones para construir un ferrocarril que partiendo de la margen izquierda del río Chubut termine en Bahía Nueva" (A.G.N., 1882).

Claro está, que lo que no se sabía todavía es que la concesión de Jones y Cía. iba a ser transferida al ingeniero Asabel P. Bell, representante de un consorcio ávido de tierras en nuestro país y que ahora se lanzaban en búsqueda de las mejores tierras patagónicas, ocultos en la inversión de las obras del Ferrocarril Central del Chubut y utilizando, para entrar en sus negocios, a los colonos galeses del Chubut. De allí que cuando el expediente de Isaza y Stant, pasa para que informe el Inspector general de Ferrocarriles, éste contesta que "Esta Oficina no tiene conocimiento alguno de la concesión del señor Jones. Ella ha sido despachada por el H. Congreso, pero no ha sido informada por esta Oficina, que tampoco ha visto plan alguno referente a esta línea" (A.G.N., 1882). Con lo cual queda explicada la causa de la falta de documentación referida al Ferrocarril Central del Chubut en los Archivos Ferroviarios de Buenos Aires y por lo tanto exento de toda supervisión y lo que es peor liberado de la obligación de dar participación al Estado en la fijación de las tarifas o fletes, que se fijaba en el Contrato al que haremos referencia.

La ley que dio origen al Ferrocarril Central del Chubut fue la Nº 1539, del 20 de octubre de 1884. Esta ley decía en su artículo 1º: "Autorizase al Poder Ejecutivo a contratar con los señores Luis Jones y Cia la construcción de un ferrocarril entre el pueblo de Chubut y el puerto de Bahía Blanca y de un muelle para carga y descarga en este último lugar. Este error quedó salvado cuando se dio, en febrero1885, la Resolución aprobando el contrato celebrado por el Departamento de Ingenieros con los señores Luis Jones y Cia, en cuyo artículo 1º se dice claramente: De acuerdo con lo dispuesto por la Ley Nº 1539, de 22 de octubre de 1884, el Poder Ejecutivo concede a los señores Jones y Cia autorización para construir y explotar un ferrocarril entre el pueblo del "Chubut" y el puerto "Bahía Nueva" y un muelle para carga y descarga en este último punto (Registro Nacional de la República Argentina, 1885).

En el artículo 3º de este contrato se establecía que "Una vez abierto el Ferrocarril al servicio público, el poder ejecutivo cederá, en propiedad a la empresa, un área de tierra de 5 kilómetros de fondo de cada lado de la vía (fuera

de las destinadas para la colonia) donde hayan tierras fiscales. En el artículo 19 se explicitaba que "La empresa tendrá la obligación de poblar las tierras cedidas introduciendo dentro de los primeros cinco años de la explotación, un capital en hacienda y población por valor de 100 pesos por cada dos mil quinientas hectáreas, sin perjuicio de poder enajenar total o parcialmente el terreno, siempre que el nuevo adquirente cumpla la obligación esperada". Si la empresa no cumpliese la condición de poblar dentro del término fijado, el poder ejecutivo podrá recuperar la propiedad de las tierras que no hayan sido pobladas. Los señores Luis Jones y Cia se obligaban, además, a presentar los estudios y proyectos técnicos para principiar los trabajos, que según establecía el artículo 3º de la ley, los mismos debían ser empezados dentro de los 10 meses de promulgada la presente ley y terminados en el plazo de 2 años a contar de la fecha.

Por su parte, las tarifas de las cargas y pasajeros debían ser concertadas entre los empresarios y el poder ejecutivo, discriminándose en el contrato los valores y dándosele preferencia a las cargas por cuenta del Estado y a los empleados en comisión. En el artículo 17 se fijaba que; "El domicilio legal de la compañía, será en la República Argentina donde tendrá asiento y residencia efectiva un representante de ella con plenas facultades para tratar directa y definitivamente y arreglar todas las dificultades que pudieran suscitarse con el Gobierno y con los particulares".

Del análisis somero de los puntos del contrato firmado por el Gobierno con los señores Jones y Cia, en especial de los señalados por nosotros, por ser los más significativos, se desprende que el cumplimiento del mismo iba a ser dificultoso ante la falta del elemento fundamental, tal cual era la disponibilidad de los capitales necesarios para el emprendimiento. Si bien las relaciones de los señores Jones y Cia con empresarios ingleses eran posibles esto iba a condicionar el cumplimiento del Contrato referido, como realmente ocurrió y apareciendo en escena el ingeniero Anabel P. Bell, a favor de quien transfiere, como hemos dicho, la firma Jones y Cia, todos sus derechos.

Por lo expuesto es prácticamente imposible saber como se cumplieron con esas condiciones: "pero me consta –dice Payró- que la llegada de un tren a Madryn es un verdadero acontecimiento que se apunta en el calendario y en cuanto a las tarifas, se que desde Trelew a dicho puerto, o sea 70 Kilómetros de recorrido, la empresa cobra $11,50 por tonelada a todos los vecinos que no pertenezcan a la Compañía Mercantil del Chubut, cuyos miembros pagan sólo $9 por el mismo peso e igual trayecto". A continuación nos llama a la reflexión el autor, acerca del flete que se paga de Madryn al puerto de Buenos Aires que era de $8 la tonelada, "cuando entre ambos trayectos media una diferencia de mucho más de 1.000 kilómetros..." (Payró, 1898).

Empieza con el Ferrocarril Central del Chubut y con la Compañía Mercantil del

Chubut, dueña o copropietaria de la línea férrea y del buque Annie Morgan, el desenvolvimiento del capital inglés en el Chubut. El mismo continuó con la organización de la sociedad anónima “The Chubut Land”, que obtuvo 320 leguas en las condiciones que establecía la Ley de Colonización e Inmigración, las que habían sido medidas en su mayor parte por el agrimensor Pablo Gorostiaga. La empresa había introducido un gran número de hacienda y un pequeño grupo de población en el lugar conocido por Fosfol Caballo (A.G.N., 1890). Este es el origen del espurio manejo de la tierra, que esta sociedad anónima hizo a partir del Ferrocarril Central del Chubut y del Puerto de Madryn, en cuyas tierras se asentaron los intereses de los accionistas ingleses de una prístina sociedad anónima, The Chubut Land que luego pasará a ser la tan conocida The Argentine Southern Land Company Ltda., especialmente vinculada con importantes inversionistas, radicados en Buenos Aires y cuyos manejos nos explica el gobernador interino del Chubut Alejandro A. Conesa.

En marzo de 1886 se presentó el ingeniero Bell, como representante de la Compañía constructora del Ferrocarril, que tendría 70 kilómetros de extensión, las que fueron recorridas, por el ingeniero Bell, en su totalidad y después de levantar un croquis, con estos estudios regresó a Londres, a dar cuentas a sus comitentes. El objeto era proveerse del material rodante para la construcción del Ferrocarril, consiguiendo un contingente de inmigrantes que estaban en Liverpool, para embarcarse hacia el Chubut y les propuso contratarlos para las obras. Después de zanjar algunas dificultades, quedó concluido el contrato entre los inmigrantes y el ingeniero Bell, en representación de la compañía constructora, según el cual Bell los transportaba hasta el Chubut, cobrándoles solamente por el pasaje siete libras, que el pagaba al vapor que los conducía y ellos por su parte se obligaban a trabajar como peones en las obras del ferrocarril al precio de 20 pesos al mes.

Llegados a Buenos Aires, el señor Bell, conocedor como nadie no sólo de nuestras tierras sino también de nuestras leyes, que supo utilizarlas en su favor, hizo que los inmigrantes se acogieran a la Ley de Colonización e Inmigración, recibiendo 28 pesos por el pasaje de cada uno. “Con esta hábil combinación el ingeniero Bell ganaba de 9 a 10.000 pesos, porque recibía 14 o 15.000 pesos del gobierno, teniendo sólo que pagar 4 o 5.000 al buque conductor por la demora en Buenos Aires” (Garzón, 1888). Los inmigrantes, al parecer, no estaban preparados para estas tareas y el contrato no se cumplió, haciéndole, los peones pleito a la empresa “por la devolución de los 28 pesos que el gobierno había entregado por cada uno de sus pasajes, pues ellos habían abonado el valor convenido”. Es esta la primera huelga en la Patagonia, según Dumrauf.

Estos primeros contratiempos no desanimaron al empresario que colocó al frente de los trabajos al ingeniero Brow, cuya competencia fue probada en los trabajos del Ferrocarril del Sud de Buenos Aires. Este corrigió algunos errores en las

pendientes dadas, en forma ligera por Bell y comenzó los trabajos con 20 peones italianos. La línea fue inaugurada el 25 de mayo de 1889 y por la Ley Nº 3882, del 2 de diciembre de 1899, se autorizó su prolongación en 50 kilómetros más. Coincidimos plenamente con Dumrauf cuando dice que: "Los colonos galeses resultaron en definitiva explotados por las elevadas tarifas que debieron pagar para el transporte de sus productos... como se verá. Parece que la opresión que padecieron en Inglaterra se extendía ahora también a la colonia del Chubut. Constituye un claro exponente de cómo los galeses fueron utilizados por los ingleses" (Dumrauf, 1993).

Mientras tanto Bell se dedicó a las ocupaciones que le proporcionaban, a mi juicio, mayor placer como ser: recorrer las tierras del río Tecka, a las que ya nos hemos referido, y sobre las que debería tener información pues pensaba solicitarlas al gobierno. Tal cual como se iban perfilando los negocios concibió la idea de llevar el Ferrocarril hasta la Cordillera en donde había obtenido esa gran extensión de tierras, además de las que les fueron concedidas a otra sociedad anónima que se formará de inmediato. Pero la codicia insaciable de esos especuladores se extendió también a los territorios de Río Negro y Neuquén. La posición critica del gobernador interino Alejando A. Conesa nos explica las razones por las cuales aparecen en la documentación una serie de colonias inglesas en la zona de la Cordillera y que de Fosfol Caballo se expandieron con el privilegio de ubicarlas en una extensión de cuatro mil leguas; así aparecen las colonias de Leleque, Furihuin, Lepa, Cholila, Maquinchao Alicurá y Esquel.

El objeto de esta diversificación societaria era disimular este acaparamiento de las mejores tierras de la Patagonia, como ocurrió con la aparición de la Río Negro Land Company, que en los Monitores de Sociedades Anónimas también aparece como Compañía de Tierras de Río Negro, formada por especuladores ingleses y argentinos, que según nos podemos explicar gracias a la medulosa Memoria de Conesa de 1892, "hacen consistir el valor de sus bienes raíces en la circulación de los títulos que emiten sobre valores ficticios, formando sociedades de colonias o industrias que muchas veces no existieron sino en la imaginación maliciosa y sobre los antedichos planos que presentaban verdaderas maravillas naturales" (A.G.N., 1892). La confusión a que lleva la designación, ya sea en inglés o en castellano, de estas sociedades anónimas, significa, que los concesionarios ingleses del Chubut son los fiadores de los de Río Negro y viceversa. Por lo tanto la Argentine Southern Land Company Ltd., que tenía su representante en Buenos Aires, es lo mismo que la denominada Compañía de Tierras del Sud, a la que hace referencia el gobernador Conesa (A.G.N., 1896).

Mientras los empresarios seguían desaforadamente en sus negocios; el agua era otro de los elementos manejados a su antojo por el ferrocarril, ya que "la lleva el tren desde Trelew a diez pesos moneda nacional la tonelada". "Pero, agrega

Payró, el tren no va al puerto sino cada quince o veinte días, y hay que economizar el agua como si fuera oro en paño". Es decir que la población queda a merced del agua que puede recogerse de las escasas lluvias o de una laguna que un vecino del lugar, Pedro Derbes, posee a los fondos de las casas de la Compañía del ferrocarril Central del Chubut y que estaba bajo la estricta vigilancia del Subprefecto de Madryn que era la única autoridad. La misma estaba ubicada: "En la misma playa, casi al alcance de las olas, el que describía Payró, como viejo armatoste de madera que se mueve como un barco a cada golpe de viento, y por cuyas rendijas sopla y silba el aire, que hace redoblar el hierro de canaleta del techo"

Por su parte, el gobernador Eugenio Tello trataba de activar la construcción de pozos para la obtención de agua potable y para ello se había dirigido al Sub-prefecto de Madryn, el 11 de mayo de 1896, pues tenía entendido que estaban dando resultado los ensayos realizados para la obtención de agua. La contestación señalaba que en "la bahía galense, en este puerto, se encuentra agua dulce potable, según he podido cerciorarme con anterioridad por las personas que la han bebido desde hace tres meses". La gran dificultad para la construcción de los pozos sermi-surgentes que debía realizarse en el puerto de Madryn, radicaba no en la carencia de agua ya que "generalmente se la encuentra a una distancia de 30 metros más o menos de la orilla del mar en marea llena, y a 3 m. 50 de profundidad" sino a "que no existe en este puerto elemento alguno con que poder profundizar estos pozos por ser el suelo sumamente arenoso y que produce naturalmente el desmoronamiento y es necesario para ello un gran cajón de madera el cual podría servir de calzo y llegaría a un fin deseado pues podría saber a punto la cantidad de agua diaria que podría producir" (A.G.N., 1896).

Lamentablemente esta sería la razón por la cual habíamos llegado a fines del siglo XIX y todavía a puerto Madryn le faltaban los pozos semi-surgentes que pudieran abastecer de aguada a los buques y que lo llevó a Payró a admirarse de las condiciones de inferioridad de golfo Nuevo, a pesar de poderse instalar allí -decía- "un puerto militar natural, de fácil defensa, muy resguardado, y en una posición estratégica excelente e indiscutiblemente mejor que la de Puerto Belgrano, que está a más de cincuenta millas de la verdadera costa del Atlántico, mientras que el Golfo, cerrado como un inmenso lago, sin más que una pequeña entrada frente a la Punta de las Ninfas, es un verdadero centinela avanzado sobre el Atlántico del Sur". Tenían que ser los propios vecinos los que tomaran medidas, no sólo en el manejo del agua, ante los abusos cometidos por el ferrocarril, sino también en el transporte de pasajeros, pues éstos sufrían todo tipo de incomodidades para viajar al interior. Así el progresista vecino Pedro Derbes, se propuso construir un hotel, o una casa que ofreciera descanso a esos sufridos viajeros que tenían que soportar dos y hasta tres días de espera la salida del tren para el interior. Para ello no ha escatimado esfuerzos y sacrificios

trayendo agua dulce para levantar el horno donde se fabricaron los ladrillos con los que levantó la casa, la única de material en toda la extensión del poblado.

Con respecto al puerto de Madryn, insistimos, que a pesar de ser el principal puerto del territorio, aunque tenía también el de Pirámides, "con agua abundante y buena" y el de Crakers Bay, al que ya hemos hecho referencia y en donde había un gran galpón de la pesquería de Eyroa y Co. y un pozo hecho por Derbes, no tenía más muelle que el del ferrocarril, según nos afirma Payró, quien en ningún momento nos hace referencia "al buen muelle que se finalizó en el año 1887, con 400 metros de largo y 24 pies de profundidad en su frente" (Fragio, 1989), al que alude someramente el contralmirante (RE) Carlos Jaime Fraguio y que ni siquiera nos dice si es una obra del estado nacional, el que a simple vista, por la exposición que venimos desarrollando, estaba totalmente ausente de puerto Madryn, donde hasta las tierras de la ribera, que deben ser patrimonio nacional estaban ocupadas y la Compañía Mercantil del Chubut, que "no tiene inconvenientes en vender lotes de diez por quince varas a $100 cada uno, más allá de los 300 metros de ribera, que se ha reservado por uno u otro motivo" (Payró, 1898). Suponemos que el contralmirante Fraguio se debe estar refiriendo a los trabajos que encaró el gobierno nacional en Crakers Bay, con motivo del traslado de puerto Roca y en donde, al parecer debería haber un muelle, ya que como se ha dicho existió una pesquería.

Indudablemente, los intereses nacionales estaban bastante limitados en puerto Madryn, según puede apreciarse. Por eso traemos a colación una nota de los vecinos de Rawson y propietarios de barcos, fechada el 7 de setiembre de 1898, en donde podría observarse como jugaban los intereses argentinos e ingleses en el Chubut. Transcribiremos, a continuación parte de esa nota, en la misma se decía que: "la vía de puerto Madryn, utilizando el ferrocarril local, es sumamente incómoda y onerosa, tanto para esta población como para la Colonia en general, pues además de los siete pesos por tonelada que se paga por flete de Buenos Aires a puerto Madryn, el ferrocarril, cobra desde aquel punto hasta Trelew, diez con cincuenta y hasta once pesos. Si a esto se agrega el flete de Trelew a este punto, por carros, que es de siete pesos por tonelada, tendremos que los habitantes de Rawson, recibimos los artículos de primera necesidad, recargados con veinticuatro pesos de flete por tonelada, mientras que por el río o puerto del Chubut, cuesta doce pesos…"

Si estas notables diferencias en los fletes de la carga de mercaderías importadas, se aplica a los productos de exportación, tendremos que, calculando que saliera por el puerto del Chubut, sólo la mitad de la producción de trigo, resultaría un beneficio para los colonos, por lo menos, de dieciocho mil pesos anuales, sobre tres mil toneladas en que puede estimarse moderadamente la mitad de la producción de la Colonia..." Esta es la fundamentación que hacen los vecinos de Rawson al Ministerio de Interior para que por su intermedio interceda para "la

rehabilitación de la Subprefectura del Chubut, debiendo dotársele de un remolcador a vapor, botes y del personal necesario". Nuestro objeto no es incorporar la discusión sobre la conveniencia o no de abrir esta vía de comunicación en este momento, por razones de espacio.

La razón por la cual transcribimos este documento es porque, además, de lo ilustrativo para el tema tratado y el que probablemente podría tratarse a posteriori, es que en el mismo se dice de esta lejana villa "que es la más antigua y meritoria de esta región: la que según la expresión del señor general Mitre afianzó nuestra Soberanía Nacional en esta parte de la Patagonia" (A.G.N., 1898). Si a estas palabras finales le agregamos que una vez rehabilitada la Subprefectura los mismos vecinos pidieron que los Transportes Nacionales hicieran escala en dicho puerto, en donde al parecer se encontraban los intereses nacionales.

Probablemente, esta también debió ser la causa por la cual al finalizar el siglo XIX y ya en las puertas del siglo XX, cuando el desenvolvimiento de los puertos argentinos estaba en auge, puerto Madryn no lograba descollar. Las fuentes utilizadas y las aseveraciones de un testigo presencial totalmente desprejuiciado de otro interés que no fuese describir los hechos tal cual lo observaba en su recorrida patagónica, son el fiel reflejo de lo expuesto, que puede sintetizarse en la última descripción que nos hace, al decirnos que "El movimiento de Puerto Madryn es tan escaso, que desde noviembre de 1897 a marzo de 1898 sólo entró en él un buque de ultramar, la Annie Morgan, con cargamento general para la colonia; regresó a Inglaterra cargada de ese trigo del Chubut, que tiene fama de ser lo mejor que produce nuestro país" (Payró, 1898).

Dicho en otras palabras, por puerto Madryn, por ejemplo, poco se envía por los transportes nacionales a cargo de la Marina de Guerra a precios muy bajos. Payró pone en boca de un oficial de la marina que hablaba del tema con un comerciante de dicho territorio y aquél le decía "Yo no se por que estos ingleses no quieren cargar en los transportes. Ahí tienen una cantidad de lana y no la mandan. Eso es sólo una demostración de animosidad..." La explicación que dio un inglés que escuchó la conversación, nos decía en su castellano básico, "No hay animosidad. Pero nosoutros no quiere que lana vaya sucio a Buenos Aires". Payró, tal vez influido por esta explicación, incurrió, en el error de creer que esto se solucionaría cuando "Los vapores particulares se cuidarían mucho de no dejar cargas abandonadas en los puertos y de procurar ciertas comodidades a los pasajeros; sobre todo acondicionarían mejor lo que llevaran, los comerciantes podrían asegurar sus mercaderías y la frecuencia de sus viajes estaría en razón directa con las necesidades de la población (Payró, 1898).

Pero, lamentablemente, las empresas particulares, no sólo no mejorarían los transportes de carga y pasajeros, sino que lo harían a precios exorbitantes, porque terminaron acabando con la competencia de los Transportes Nacionales

y lo único que se logró fue que la Compañía Mercantil del Chubut gestionara ante la Compañía inglesa de Vapores al Pacífico, que ésta hiciera una escala mensual en puerto Madryn, para lo cual le garantizaba a cada vapor por lo menos 200 toneladas de cargas y 30 pasajeros (La Nación, 1901).

Sin pretender acabar el tema histórico, propiamente dicho, daremos por concluido nuestro estudio con las últimas reflexiones sobre los mamíferos marinos y su habitat natural, en la bahía de San José y golfo Nuevo que a mediados del siglo XX se colocaba en una nueva perspectiva, pues el interés por la pesca de la ballena fue perdiendo importancia en la mayoría de los países dejando de ser el negocio lucrativo que había sido, debido al gran número de reglamentaciones que protegían estas especies de mamíferos marinos a las que siempre adhirió la Argentina.

Ya en 1950, se comenzó a ver a los mamíferos marinos como una atracción deportiva, apareciendo los primeros buceadores argentinos en puerto Madryn, entre los que se encontraba un adolescente que alcanzó gran renombre, años más tarde, como biólogo marino en la zona de península Valdés, nos estamos refiriendo al Dr. Ricardo Bastida. A partir de ese momento el buceo empezó a adquirir cierta importancia y se convirtió en una gran atracción, a nivel nacional e incluso internacional, después de la difusión que en 1969 hiciera el buque de investigación antártica norteamericano Hero. [5]

Desde la bahía de San José y golfo Nuevo el hábitat de los mamíferos marinos se halla en plena expansión hacia el golfo de San Matías en Río Negro. El tema se encuentra en, menor o mayor medida, en manos de los científicos y hoy la ballena franca austral se ha constituido en el primer Monumento Natural de la Argentina, por ley 23.094 del año 1984, convirtiéndose "en una de las especies emblemáticas de la Patagonia y particularmente de la península Valdés, una de las más importantes reservas naturales de mamíferos marinos del mundo".

Los sitios elegidos por estas ballenas son los golfos y no lo hacen en forma arbitraria sino en localidades concretas "Una de ellas se ubican en golfo San José en la zona del fondeadero Sarmiento, otra en el golfo Nuevo en los alrededores de puerto Pirámides hacia la zona del istmo Ameghino, en la zona externa de la Península entre Punta Norte y la desembocadura de la caleta Valdés. Sin embargo en las últimas décadas se registran ciertos cambios tales como el incremento de ejemplares en la zona del Doradillo, cercana a puerto Madryn.....donde contrariamente a lo esperado dicha actividad parece atraer a los ejemplares más que ahuyentarlos, según se ha podido comprobar por estudios realizados en la zona durante algunos años" (Bastida et al., 2003).

En la actualidad, se ha llegado a la conclusión que es el lugar preferido por las ballenas para criar sus ballenatos y allí se los puede avistar durante más de cuatro meses al año. Precisamente por esta razón es que allí se ha ubicado un Observatorio de ballena Franca, en Punta Flecha, a 17 Km. de puerto Madryn y

en el área Protegida Municipal "El Doradillo", desde donde puede hacerse el avistaje seguro, desde la costa, con gran concentración de ballenas. Con respecto a los elefantes marinos, tan perseguido por la gran cantidad de aceite obtenida de la capa de grasa, puede hoy encontrárselos en la única elefantería continental del mundo, en península Valdés.

De lo dicho se desprende, que es necesario seguir en la actualidad con legislaciones que protejan el patrimonio natural, como el de la península de Valdés con sus golfos San José y Nuevo. Para ello consideramos necesario interpretar los hechos como variables a fin de regular la relación entre la historia y los nuevos impulsos que pueden hacer retroceder los óptimos resultado obtenidos en la zona donde se ha registrado una recuperación del números de ejemplares "con su máxima concentración en la zona reproductiva de península Valdés" y agrega auspiciosamente Bastida que "desde mediados de la década del 80 se ha ampliado hacía el golfo de San Matías (Río Negro) y seguramente se irá incrementando con el correr de los años". De esta manera evitar que suceda en el litoral atlántico lo acontecido con la ballena franca del hemisferio norte donde, "no dan signos de recuperación y cuyas áreas naturales están altamente impactadas" (Bastida et al., 2003).

Referencias

A.G.N (Archivo General de la Nación) (1880). *Legajo 5. Informe del perito Moreno al ministro del interior Benjamín Zorrilla del 30 de abril de 1880*.

A.G.N. (1783) Biblioteca Nacional. *Legajo 169. Relación del viaje del teniente de infantería José de Salazar para el puerto de San José, 13 de agosto de 1783*.

A.G.N. (1882). Ministerio del Interior. *Legajo 15. Informe de F Pinedo del 27 de octubre de 1884*.

A.G.N. (1882). Ministerio del Interior. *Legajo 13*.

A.G.N. (1882). Ministerio del Interior. *Legajo 15*.

A.G.N. (1882). Ministerio del Interior. *Legajo 15. Informe del Inspector General de Ferrocarriles del 3 de noviembre de 1884*.

A.G.N. (1890). Ministerio del Interior. *Memoria de la Gobernación del Chubut. Legajo 11*.

A.G.N. (1892). Ministerio del Interior. *Memoria del Chubut. Legajo 5*.

A.G.N. (1892). Ministerio del Interior. *Memoria elevada por el Gobernador al Ministro del Interior. Legajo 5*.

A.G.N. (1896). Ministerio del Interior. *Legajo 9*.

A.G.N. (1898). Ministerio del Interior. *Legajo 13*.

A.G.N. *9.12.8.7. Informe de Cabañez de 1795*.

A.G.N. *9.12.8.7. Permiso otorgado a Igarzábal para reemprender la navegación mercante a los establecimientos patagónicos*.

A.G.N. *9.16.5.2. Nota de los pobladores al Comandante sin fecha*.

A.G.N. *9.16.5.2. Nota del Comandante de Patagones al Virrey del 30 de enero de 1799*.

A.G.N. *9.16.5.5. Sobremonte al Comandante de Patagones del 6 de junio de 1804*.

A.G.N. *9.24.3.4. Bustamante y Guerra y su secretario Juan Gutiérrez de la Concha al Virrey del 25 de julio de 1798*.

A.G.N. Biblioteca Nacional. *Legajo 167. Informe de Pula Sanz*.

A.G.N. Biblioteca Nacional. *Legajo 196*.

Angelis, P de (1910). *Colección de Obras y Documentos para la Historia Antigua y Moderna de las Provincias del Río de la Plata*. Tomo I 2ª edición y Tomo V. Buenos Aires.

Bastida, R y Rodríguez, D. (2003). *Mamíferos marinos de Patagonia y Antártida*. Vázquez Mazini Editores. Buenos Aires. p.13.

Daus, F A (1978). *Geografía y unidad Argentina*. 2ª edición. Buenos Aires. El Ateneo.

De Paula, S J Alberto (1987). *Planeamiento territorial y fortificaciones portuarias en Patagonia y Malvinas durante el dominio español*. Serie Histórica. Ediciones del Banco de la Provincia de Buenos Aires. Buenos Aires, sin numerar.

Dumrauf, C L (1993). El Ferrocarril Central del Chubut. *Origen de la ciudad de Puerto Madryn. Documentos de su historia*, Nº2. Puerto Madryn, Chubut.

Ellis, M. (1958). Aspectos da pesca da baleia no Brasil Colonial. *Coleçào da Revista de Historia*. São Paulo.

Entraigas, R. A. (1960). *El Fuerte del Río Negro*. Buenos Aires.

Escuela de Estudios Hispanoamericanos (1995) *Anuario de Estudios Americanos*. LII-Sevilla.

Fraguio, C. J. (1989). *Los puertos argentinos (1900 a 1950)*. En: Historia Marítima Argentina tomo IX, capitulo XVI. Buenos Aires.

Garzón, E. (1888). *Territorio del Chubut*. Córdoba.

Gorla, C. M. (1984). *Los establecimientos españoles en la Patagonia. Estudio institucional*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla.

Hobsbawn, E. J. (1971). *En torno a los orígenes de la Revolución industrial*. Editorial Siglo XXI.

Hudson, D. (1865). Museo Histórico Regional "Emma Nozzi". Archivo del Juzgado de Patagones. 1862-1865. *Nota del Juez de Paz al jefe de estadísticas nacional Damián Hudson, del 25 de enero de 1865*.

Jones, H. L. (1961). Explanatory notes on two maps of Patagonian. *The Geographical Journal*, vol 31, pp.204-207, citado por Deodat, L. y Rey Balmaceda, R. C. Dos Mapas inéditos de la Patagonia a mediados del siglo XIX. *Revista de Geodesia*, V, nº2, abril-mayo-junio, Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires.

La Facultad (1918). *Colección completa de Leyes Nacionales 1852 a 1917*. Buenos Aires.

La Nación (1901). Diario del 28 de abril de 1901. p.6, col.7.

Lofstrom, W. L. (2002). *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano. 1832-1865*. Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

Martínez de Gorla, D. N. (2001). La navegación al Atlántico Sur y la explotación de la pesca, desde el siglo XVI [6]hasta la tercera década del siglo XIX. En: *Actas del VI Simposium de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*. Lima, Instituto de Estudios Marítimos del Perú.

Martínez de Gorla, D. N. (2004). La Patagonia en una nueva proyección. Caza-pesca marítima y agricultura en el siglo XVIII. En: *Jornadas de Historia económica*. San Martín de los Andes.

Martínez de Gorla, D. N. (2005). La colonia galesa del Chubut: Una cuña Atlántico-Pacífico en la costa intermedia. En: *Contribuciones Científicas. Congreso Nacional de Geografía. 66 Semana de Geografía.* Azul Buenos Aires, GAEA. Sociedad Argentina de Estudios Geográficos. Buenos Aires.

Martínez de Gorla, D. N. (2005). Los recursos de la caza-pesca marítima en la economía mundial. Repercusión en la Patagonia continental e Insular y en la Antártida. *Documentos del DIGEO*, Serie II, volumen 19. Número 110. Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias humanas. CONICET. Buenos Aires.

Martínez Sierra, R. (1975). *El mapa de las Pampas*. Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires.

Minutolo, C. V. (1974). Política colonizadora de la provincia de Buenos Aires en la Patagonia. En: Academia Nacional de la Historia. *Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*. II. Buenos Aires.

Payró, R. J. (1898). La Australia Argentina. Excursión periodística a las costas patagónicas, Tierra del Fuego e Isla de los Estados. *La Nación*. Carta-prólogo del general Bartolomé Mitre, sin numerar. Buenos Aires.

Registro Nacional de la República Argentina (1886). Año 1885. Tomo XXVII. Buenos Aires. pp.209-211.

Revista del Archivo General de la Nación (1973). Año III, Nº3. Imprenta del Congreso de la Nación. Buenos Aires.

Revista del Touring Club Argentino. Varios Números.

Silva, H. A. (1978). *La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata*. Buenos Aires, Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

Valette, L. H. (1928). *La explotación industrial de los lobos marinos*. En: Ministerio de Agricultura. Propaganda e Informes. Oficina de Pesca. Circular, noviembre.

Notas

1. No se lo halló en nuestra área de estudio pero fue fundamental para la economía mundial. Cetáceo no barbado como la ballena sino dentado, que producía de 3 a 4 veces más de aceite que la ballena y con una enorme cabeza de gran cavidad, dividida en dos por un tabique vertical perforado y llena de una sustancia oleosa, llamada espermaceti, que una vez muerto el animal y en contacto con el aire se solidificaba, constituyendo la sustancia conocida como esperma. La parte líquida que quedaba era el llamado indistintamente aceite de ballena o cachalote, que era utilizado, además, en piezas pequeñas. Dicho líquido se encontraba también en otras partes del cuerpo, contenido en numerosos sacos o en un conducto tubular a lo largo del cuerpo, o en medio de la musculatura del tejido adiposo. Para eliminar del esperma el aceite era necesario colarlo, prensarlo y calentarlo en una lejía alcalina. Un cachalote podía dar hasta 3.000 kilos de esperma y 2.000 de aceite. Sobre la base del pene se encontraba un saco que contenía un líquido oleoso, anaranjado en el cual flotaban a menudo trozos sólidos, de 8 a 30 centímetros de ancho de diámetro y de 6 a 10 kilos de peso constituido por ámbar, que se lo hallaba también, a veces, en el intestino grueso del animal. A pesar que viven entre los 40º y 60º de latitud en ambos hemisferios se los encontró casi exclusivamente en el hemisferio Sur y como prefieren las corrientes cálidas es por ello que, desde épocas anteriores, se encontraban flotando en las costas de los países tropicales gran cantidad de trozos de ámbar gris, utilizado como excitante afrodisíaco y estomático y más tarde empleado en perfumería. Ya desde tiempos muy antiguos se rastreaba su paso al Este de Madagascar y hasta las islas del Mar de la India, donde a consecuencia de la persecución desmesurada que se ha hecho, se lo extinguió. Destacamos la importancia del comercio del ámbar gris, porque en el mismo estuvo involucrada Francia, que le arrebató a la piratería esta fuente de recursos, que entró en el

circuito de los intercambios. Pero la conflictividad de la región hizo prever a Francia la necesidad de intensificar la otra ruta por el Cabo de Hornos y fue entonces, sugerimos, que Bougainville ocupó las islas Malvinas para dominar las comunicaciones al Pacífico, encontrando a su paso al productivo cachalote, ya que en Chile y Perú, el talud estaba muy cerca del continente, hecho que facilitó la instalación de estaciones balleneras

2. Queremos aclarar que la cotización en Londres de estos productos siguió haciéndose en pesos fuertes españoles o hispanoamericanos, durante todo el siglo XVIII y comienzos del XIX. Eso se debió a que las monedas de metal precioso, a pesar de los avatares a que fueron sometidas por los reyes españoles, no se depreciaron en América, para el comercio internacional y la razón hay que buscarla en la amplia aceptación que la moneda de plata fuerte tenía en China, lo que le permitió a Inglaterra penetrar en el comercio de dicho país a través del crédito, prestando el peso fuerte hispanoamericano a los comerciantes locales, quienes lo recibían con mucho agrado, ya que en el mercado chino escaseaba la plata y el oro era muy barato, siendo la relación de 8 a 1, mientras que en occidente a la inversa era de 16 a 1. De esta manera, Inglaterra no sólo consiguió prioridad para comprar en el mercado chino, sino que logró ubicar ventajosamente las pieles de focas del Pacífico Norte, las que se vieron incrementadas con la incorporación de las pieles de los lobos de dos pelos de Sudamérica, que se cotizaban en Cantón a 5 dólares o pesos fuertes hispanoamericanos, lo que equivalía a una libra de oro británica. Así se llevó el oro de China y con él trató de equilibrar su balanza de pagos con el Oriente. Es así como llegamos a 1804, fecha en que Inglaterra se convirtió en la abanderada del moderno capitalismo o capitalismo financiero, que no se ocupaba de la actividad de caza-pesca marítima, sino que manejaba los abultados capitales provenientes de la misma, colocándolos al servicio del Estado y emitiendo el Banco de Inglaterra sucesivas series de billetes, que eran “promesas de pago convertibles, al portador y a la vista, denominados en una unidad de cuenta, la libra esterlina, al tipo de cambio que en 1717 había fijado Isaac Newton: 3 libras, 17 shillings y 10 y ½ pennys por cada onza de oro” Cortés Conde. Historia económica mundial. Desde el medioevo hasta los tiempos contemporáneos. Buenos Aires, Ariel, 2003. p. 104 y sgtes. En consecuencia, señalamos la influencia que dicho comercio e industria tuvo en la historia económica mundial y que llegó a incidir en la depreciación de la libra esterlina. El Banco de Inglaterra, incluso, en 1804, llegó a acuñar duros de oro españoles, que al parecer, circulaban en las colonias hispanoamericanas e inglesas, los que por no habérselos sometido a nueva fundición no es posible determinar su valor intrínseco, no por falta de buenos métodos para poder hacerlo, ya que se podría utilizar el viejo sistema de copelas, que al fundir la aleación en presencia de cenizas que absorben el plomo, el cobre y otras impurezas, dejan de hecho separado el metal fino, Alvarez, “Monedas, Pesas y Medidas”. Academia Nacional de la Historia. Historia de la Nación Argentina. IV. Capítulo II. Buenos Aires, 1940. p. 236. De modo, que bastaría referir su peso a la mezcla primitiva para saber algo más respecto a esta moneda, sobre la que no hemos encontrado mayores datos. Lo único que podemos agregar es que el Banco de Inglaterra la denominó dólar de Banco, dándole un valor de 5 chelines, mientras que la libra, ajustada a un nuevo patrón, siguió como moneda de cuenta y moneda efectiva. Su valor era de 25 pesetas oro, dividida en 20 chelines o 240 peniques, con lo cual Inglaterra revaluaba su moneda y extraía la moneda de metal precioso del comercio de América, quedando la libra esterlina con un peso de 113,001 gramos o 7,32238 gramos de oro puro, o sea 0,0648029 de milésimo de fino. Con esto se pasó del dinero mercancía al dinero bancario, que no se basaba ni en el metal precioso ni en el capital de riesgo de particulares, como ocurrió con el proveniente de la actividad de caza-pesca marítima, sino en la confianza, lo que llevó a

darle curso forzoso y los billetes circularon como “el moderno papel moneda”. En los Estados Unidos, al instituirse el dólar como unidad monetaria, por ley del 2 de abril de 1792, se lo equiparó a al peso plata hispanoamericano, esto se explicaría por el auge del comercio con las colonias de Hispanoamérica por parte de los norteamericanos. Cinco de estos pesos plata o dólares equivalían a una libra esterlina de oro británica. El tema no estamos en condiciones de ahondarlo, pues requeriría de un estudio serio por parte de los investigadores de la historia financiera universal, ya que sólo nos proponemos informar acerca de la magnitud del resultado económico que proporcionaron los productos derivados de los mamíferos marinos, en especial los de la América del Sur

3. En definitiva se entregaron 38 casas pero recién el 2 de octubre de 1805. Estas tenían un zaguán techado de dos varas de ancho y enlosado, una puerta de calle de dos hojas de 9 palmos y medio de alto de tableros, con cuatro alcayatas, una cerradura de anca de rana, pasador de hierro y aldabilla de madera. Una sala tendida a la calle con la puerta al zaguán de 7 varas de largo por 4 varas y casi ¾ de ancho enladrillada. La misma tenía una puerta de dos hojas de tableros con cerca de 9 palmos de alto, 4 alcayatas, una cerradura de anca de ranas, un pasador de hierro y aldabilla de madera y una ventana a la calle de dos hojas de tablero con seis cuartas de alto, 4 alcayatas, un pasador de hierro y albadilla de madera. Un aposento de 6 varas de largo y 3 varas y media de ancho enladrillado tendido al patio con una ventana a éste con tableros fingidos de dos hojas con 4 palmos y medio de alto, 4 alcayatas, un pasador de hierro y aldabilla de madera. Una cocina haciendo frente al zaguán y cuadrando el patio, con dos varas y media en cuadro, piso de ladrillo y chimenea de campana. Esta tenía una puerta de una mano con 8 cuartas y media de alto, 2 alcayatas y aldabilla de vuelta de madera y una ventana mirando al corral con tres cuartas en cuadro, 2 alcayatas y aldabilla de palo. Por último un corral hasta cerrar el cuadrilongo. Martínez de Gorla, Dora Noemí. El primer asentamiento de colonos en el Río Negro, en Patagonia. En: Temas Americanistas. 6. Sevilla, Seminario de Historia de América de la Universidad de Sevilla, 1986. p.20

4. Debemos aclarar la diferencia entre la caza del lobo marino y la pesca de la ballena para entender este procedimiento del Virrey en beneficio de Igarzábal y de los pobladores que había emprendido estas tareas en el primer núcleo geohistórico de la “costa intermedia”, la diferencia radicaba en que la caza del lobo marino requería de la instalación en tierra de los pescadores, pues tanto los elefantes marinos, como los lobos marino son anfibios y esta práctica representaba un atropello de los derechos jurisdiccionales de España, de allí la autoridad del Rey sobre estas embarcaciones extranjeras en territorios incuestionablemente ocupados. Por esa razón es que esta actividad requería de un reconocimiento por parte de dichas embarcaciones que operaban en la zona, lo que se hacía efectivo mediante el pago de lo que se llamaba un “diezmo”, como puede inferirse de la documentación que obra en nuestro poder, la que, además, nos destaca el papel, que paulatinamente va a ir adquiriendo una clase de comerciante o consignatarios que operaban en la navegación y pesca al Río Negro y que en su gran mayoría eran extranjeros que se fueron vinculando con la burguesía rioplatense a fin de infiltrarse en las capas gubernamentales. Es muy necesario tener presente esta llamada de atención para comprender, a continuación, a un personaje como Enrique Libanus Jones, quien se desenvolvió en sus operaciones de caza-pesca marítima conectado con un trust de personeros extranjeros, como eran Carlos y William Allsopp que actuaban como consignatarios en diversas partes del mundo, como Buenos Aires, Liverpool, Burdeos, desde cuyos puntos manejaban el comercio de las pieles del lobos marino y el aceite del elefante marino utilizando la vía Nantes hasta 1821, cuando casi estaban diezmados estos recursos en la “costa intermedia”. Sobre el tema insistiremos

más adelante.

5. El Hero era el buque de investigación de la National Science Foundation (E.E.U.U.) con base en Ushuaia (Tierra del Fuego), que tenía por objeto avistar los buques balleneros especialmente rusos y japoneses que hacían estragos de ballenas y que afectaba a nuestro país, en la costa occidental de la Antártida, teniendo presente la posibilidad que por el Tratado Antártico se presione a la utilización de recursos polares que para nuestro país son de evidente importancia.

LA COLONIZACIÓN GALESA DEL CHUBUT Y LA NECESIDAD DE UN PUERTO

CORONATO Fernando R.

Resumen

Las cualidades portuarias de Puerto Madryn fueron advertidas desde las primeras exploraciones hidrográficas del área en 1833. La conjunción de un buen puerto y un valle fértil cercano fue un factor de peso al ubicar la colonia galesa en 1865. Desde el comienzo existió la idea de un ferrocarril que uniera ambos puntos, aunque demoró más de 20 años en concretarse y no por los colonos galeses sino por capitales ingleses. Más que el ferrocarril del Chubut, el puerto de Madryn favoreció la colonización ganadera de una amplísima región del norte de la Patagonia.

Palabras claves: ferrocarril, navegación, exportación, ganadería ovina, Patagonia.

THE WELSH COLONIZATION OF CHUBUT AND THE NEED OF A PORT

Abstract

Puerto Madryn potential as port was noticed since the early hydrographic explorations in the area in 1833. The conjunction of a good harbor and a fertile valley nearby was a key factor while settling the Welsh colony in 1865. The plan of linking the port to the valley by railway existed from the very beginning, although it took more than 20 years to become real. This was accomplished not by the Welsh settlers but by British companies. It was the port of Madryn, rather than the railway, that allowed for livestock colonization of the north Patagonia's vast region.

Key words: railway, navigation, exportation, sheep farming, Patagonia.

La llegada de los primeros galeses

Desde los primeros reconocimientos hidrográficos de la costa patagónica se pudo observar la favorable combinación de las virtudes agrícolas del valle del Chubut con las virtudes portuarias del Golfo Nuevo, la zona fue considerada

susceptible de ser ocupada con éxito, estableciendo en ella una colonia. En 1833 el capitán Fitz Roy lo expresaba en estos términos:

> *"No tengo dudas de que la existencia de este río* [el Chubut] *haya sido conocida desde hace muchos años por los españoles, pero que éstos la ocultaron intencionalmente a causa del lucrativo comercio que algunos esperaban realizar con las pieles y sebo de los rebaños de ganado salvaje […] El que los españoles escogieran a San José para su establecimiento en lugar de Bahía Nueva o el Chubut mismo, se explica fácilmente, considerando que los buques pequeños pueden generalmente ir del Río Negro a Puerto San José sin mucho riesgo y en poco tiempo, mientras que frente a la península de San José hay fuertes corrientes y peligrosos escarceos, y que la entrada del Chubut sólo es accesible a buques de más de 7 pies de calado, y esto sólo en pleamar".*
>
> *[…] "Con este río tan a la mano, el lado occidental de Bahía Nueva sería un paraje excelente para una colonia. Los buques de cualquier tonelaje podrían fondear allí con seguridad, y se establecería una comunicación con el interior por medio de embarcaciones de fondo plano, o lanchones, construidos de modo que poderse remolcar o sirgar en el río y capaces de llegar hasta Bahía Nueva con viento favorable".*
>
> *[…] "Una parte de las costas occidentales de Bahía Nueva parece cultivable pues está cubierta de un hermoso suelo negro y abunda la leña. 10–02–1833 […] En el punto más occidental alcanzado por Mr. Wickham, el río* [Chubut] *y la región circundante, contemplados desde el terreno en anfiteatro del lado sur, ofrecían hermoso aspecto y deben ser sitio muy adecuado para una colonia".* (Fitz Roy, 1933)

Cuando la expedición del *Adventure* y el *Beagle* exploraban las costas patagónicas, Gran Bretaña –por entonces dueña indiscutida de los mares– necesitaba establecer un punto de abastecimiento en el sur de América, a mitad de camino entre la metrópoli y Australia, cuyo reciente desarrollo implicaba un creciente tráfico marítimo. A principios de 1833, al escribir los párrafos citados arriba, Fitz Roy no sabía que el punto de abastecimiento que él imaginaba en Chubut, su país acababa de establecerlo en las Malvinas. Sin embargo, las observaciones de Fitz Roy no quedaron en el olvido y treinta años más tarde fueron tenidas muy en cuenta por otros británicos, un grupo de nacionalistas galeses, que buscaba un territorio "vacío", habitable, templado para instalar una colonia galesa, que finalmente eligieron en la Patagonia.

La llegada de los colonos galeses a la Patagonia se ubica en los primeros tiempos de la gran inmigración europea que colonizó nuestro país en la segunda mitad del siglo XIX. El mayor interés de esta colonización radica en el hecho de ser el primer intento exitoso en afincarse en la Patagonia argentina al sur del río Negro, y a la vez, la primera colonia instalada fuera del territorio de las catorce provincias que por entonces constituían la República Argentina.

En 1843, Chile ocupó el Estrecho de Magallanes y 10 años antes Gran Bretaña había desalojado a los argentinos de las Malvinas. Loberos y balleneros ingleses, franceses y norteamericanos operaban libremente en las costas patagónicas. La bandera argentina sólo flameaba en el establecimiento que Luis Piedrabuena tenía –a partir de 1859– en la isla Pavón, en la desembocadura del río Santa Cruz.

En el establecimiento de una colonia en la Patagonia, convergían los intereses de dos sectores. Por un lado, al "gobernar es poblar", que era la consigna en la Argentina recién organizada, se sumaba el interés geopolítico de Buenos Aires de sentar su dominio en el área, sobre todo al acercarse la expiración del Tratado de 1856 que congelaba la situación limítrofe con Chile (Encina, 1959), que llevaba la delantera en la ocupación de la región.

Por otro lado convenía también a un grupo de nacionalistas galeses que buscaban una tierra desocupada donde poder desarrollar libremente su cultura (Baur, 1954), un territorio vacante donde crear *un establecimiento puramente galés donde pudieran conservarse todas las características nacionales* (Bowen, 1960). La Patagonia en esa época era considerada un vastísimo espacio en blanco, donde era posible empezar a escribir una nueva historia...

La historia anterior podría remontarse a 1536, cuando el Acta de Unión selló la sumisión política del País de Gales a Inglaterra. No obstante, el pueblo galés mantuvo su identidad nacional, diferente de la inglesa, hasta bien entrado el siglo XIX. La Revolución Industrial, que se desarrollaba entonces en Gran Bretaña, acentuó en gran manera el dominio inglés sobre Gales a causa de los ricos yacimientos de carbón de este país (Hobsbawn, 2001). Como un engranaje más dentro de la gigantesca maquinaria del Imperio Británico, Gales se vio sometido económica, racial, lingüística y religiosamente.

En toda Europa, la corriente romántica en boga desde las primeras décadas del siglo XIX, trajo consigo una revalorización de los nacionalismos. En Gales, ante la imposibilidad de oponerse al mayor imperio de su época, esto se tradujo en un movimiento organizado de emigración, concebido como *un refugio para la opresión cultural y económica existente en Gales* (Williams, 1991); para ello, era necesario irse fuera del Imperio y fuera de la esfera del idioma inglés.

Así, respondiendo a planes oficiales para atraer inmigrantes a la Argentina, la Sociedad Colonizadora Galesa entró en contacto con el gobierno de Buenos Aires. A principios de 1863 Sir Love Jones Parry, barón de Madryn, y Lewis

Jones –joven tipógrafo de Liverpool– entrevistaron al Dr. Guillermo Rawson, Ministro del Interior del Presidente Bartolomé Mitre y visitaron muy rápidamente el Golfo Nuevo en sus sectores de Madryn y Cracker y el valle inferior del río Chubut hasta La Angostura, aguas arriba de Gaiman.

Como se vio, la idea precisa de una colonia británica en esta zona había sido explicitada ya en 1833 por el capitán Fitz Roy al explorar la costa patagónica. Por su parte, Love Jones Parry, en el informe de este viaje, dejó claramente expuesto que si la colonia se instalaba en el valle del Chubut, el puerto debía situarse en el golfo Nuevo y construirse un ferrocarril que uniese ambos puntos.

El ambicioso plan de radicar una gran cantidad de inmigrantes a cambio de ventajosas condiciones de propiedad de la tierra y apoyo logístico que firmaron con el ministro, no tuvo la aprobación del Senado. Este recelaba de la instalación de un importante número de súbditos británicos *frente* –es la palabra que figura en el diario de sesiones– a las Malvinas. Sin embargo Rawson encontró un artilugio legal que le permitía otorgar tierras, si bien en condiciones mucho menos ventajosas.

El primer grupo de unos 160 colonos, navegó directamente desde Liverpool en la goleta *Mimosa*, un barco carguero adaptado especialmente para la ocasión. El 28 de julio de 1865 desembarcaron en la extremidad occidental del Golfo Nuevo, en un fondeadero que antes de fines de ese año ya sería llamado Puerto Madryn. Este primer contingente, estaba formado por 28 matrimonios con 59 hijos, 1 viuda con 1 hijo, 32 hombres solteros y 12 mujeres solteras; aunque había una pareja de sexagenarios, la mayoría de los casados tenía unos treinta años, los solteros, veintitantos; en total eran 101 adultos y 60 chicos (Wilkinson, 2007). El hecho de que no entraran al país por Buenos Aires, como casi todos los inmigrantes, sino directamente al Chubut, podría interpretarse como un síntoma de la autonomía que buscaban y del aislamiento en que vivirían los primeros lustros.

El primer poblado en Puerto Madryn, del que quedan vestigios, fue efímero, pues el grupo se trasladó enseguida al valle del río Chubut previsto de antemano como sitio de la colonia agrícola. Los primeros traslados del puerto hasta el valle fueron una odisea, tanto para los hombres que hicieron campo traviesa los 60 km desconocidos, como para las mujeres y los niños, cuya navegación costera, prevista en dos días, duró dos semanas.

A fines de septiembre de 1865 todo el contingente estaba reunido en la desembocadura del río Chubut, instalado en "Fortín Viejo", tal como llamarían a las ruinas de un fracasado intento de factoría hecho en 1854 por un galés radicado en Buenos Aires, Henry L. Jones (Dumrauf, 1991). Las autoridades argentinas se hicieron presentes a través del comandante militar de Carmen de Patagones, Julián Murga, quien dejó formalmente establecida la colonia y fundado el pueblo de Rawson el 15 de septiembre de 1865. En la oportunidad,

un agrimensor enviado por el gobierno nacional hizo la primera mensura de 500 chacras de 25 cuadras cuadradas (42 hectáreas) cada una que fueron adjudicadas a los colonos mediante un sorteo.

A pesar del miedo que el tema indígenas despertaba en los galeses debido a los antecedentes que sobre los mismos habían recogido en Río Negro, el primer encuentro abriría una excepcional historia de convivencia pacífica entre galeses y tehuelches. El contacto inicial entre los dos pueblos tuvo lugar en Rawson en abril de 1866, y fue tan receloso como curioso para ambas partes. El diálogo fue por señas y por las pocas palabras que los colonos sabían del castellano. La comida, el pan, fue el elemento que selló la confianza. Los visitantes eran un matrimonio con sus hijos, y eran portadores de una carta del cacique pampa Antonio en la que éste expresaba las buenas intenciones hacia los galeses y el deseo de comerciar con ellos, sin dejar de recordarles que las tierras sobre las que se instalaban pertenecían a su pueblo. (Correspondence, 1867)

A esa primera visita del cacique pampa Francisco sucedieron muchas otras, de tribus enteras, de tehuelches del norte y del sur. En todas hubo respeto, intercambio y aceptación de las diferencias, quizás no siempre por altruismo sino por temor o conveniencia. Lo cierto es que sólo el intercambio con los nativos permitió que los galeses sobrevivieran a las penurias de los primeros años. Con el tiempo, el trueque de pan por carne de guanaco se convirtió en un símbolo del encuentro de dos culturas muy distintas que –por unas décadas– compartieron la aventura de ser las únicas de la Patagonia central.

Tras acaloradas discusiones, marchas y contramarchas, el grupo decidió permanecer un año más en Chubut y fue en esa ocasión que los colonos celebraron por primera vez el aniversario de su llegada, el segundo, y lo hicieron organizando un torneo deportivo entre nativos y colonos que llamaron "Primeras Olimpíadas Patagónicas", lo que refleja claramente la buena relación que existía entre ambos pueblos.

Si bien algunas familias se fueron del Chubut en esa oportunidad a Patagones o a Santa Fe, la mayoría permaneció alentada por las promesas de ayuda del gobierno argentino si intentaban una siembra más. Fue durante ese período definitorio que los colonos descubrieron la factibilidad de regar por inundación abriendo canales (Fig. 1) desde el río a zonas que hasta entonces habían considerado estériles. El matrimonio de Rachel y Aaron Jenkins es recordado como los que descubrieron la clave del sustento de la colonia y su permanencia. El período de adaptación al nuevo entorno duró al menos tres años más, durante los cuales los colonos aprendieron cómo implementar el riego y las ventajas del intercambio con los tehuelches. Fueron años de durísimo aprendizaje para los galeses, quienes durante la presidencia de Sarmiento quedaron prácticamente librados a su suerte y en un aislamiento feroz.

Fig. 1. Canal de Irrigación en la Colonia de los galeses (Gaimán, 1902)[1]



Fuente: Archivo General de la Nación.

Entre junio de 1869 y abril de 1871 sólo un barco procedente de Gales, con Lewis Jones a bordo, recaló en la colonia en mayo de 1870. Esto implicó que durante 22 meses la colonia no tuvo comunicación con Patagones o Buenos Aires. El aislamiento terminó con la visita del buque de guerra británico *Cracker*, propiciada por las autoridades consulares británicas, que estaban preocupadas por la colonia tras el malón que asoló Bahía Blanca a principios de 1871.

En 1874 las cosas comenzaron a mejorar con la llegada de nuevos colonos de Gales y de Estados Unidos, trayendo algo de capital, maquinarias y energía fresca. La expansión de las sementeras río arriba dio origen al pueblo de Gaiman, el segundo en el valle. En 1875 se instalaron en "la Colonia Chubut" las primeras autoridades nombradas por el gobierno nacional, el comisario –comisionado diríamos hoy– Antonio Oneto, finalizando así 10 años de completa autarquía. Se inició entonces un período de cohabitación de autoridades nacionales y galesas, que se prolongó 10 años más, hasta la creación del Territorio Nacional del Chubut, junto con los otros territorios patagónicos, en 1884.

A partir de mediados de los años 1870 el trigo del Chubut alcanzó el mercado de Buenos Aires y la colonia empezó a comerciar internacionalmente,

[1] Canal de Irrigación (1902): Archivo General de la Nación, Inventario: 288.545, Negativo: B 115.041, Caja 3028.

preferentemente con Gran Bretaña. De aquí nació el impulso para el siguiente paso en el camino de la prosperidad y fue la construcción de un ferrocarril que uniría el valle con el Golfo Nuevo para facilitar la exportación, retomando la idea original de Love Jones Parry en 1863. A bordo del vapor *Vesta,* unos 400 trabajadores galeses llegaron a Puerto Madryn en 1886 y la línea se tendió entre este sitio y un punto sin nombre en el valle del Chubut, a mitad de camino entre Rawson y Gaiman, que pronto se conocería como Trelew (Skinner, 1984).

La creación del territorio del Chubut y la instalación del gobernador, Luis Fontana, a principios de 1885, reavivó en los galeses la posibilidad de convertirse en provincia y adquirir mayor grado de autonomía. Todavía no habían abandonado el proyecto original: (…) "nuestro objetivo es tener una provincia galesa que será un adorno entre las otras provincias de esta República".[2]

Pero para alcanzar el status de provincia, la población del Chubut debería ser bastante mayor en número de la que había entonces, y era evidente que no cabría en los acotados límites del Valle Inferior que ya empezaba a resultar estrecho. Así, fue necesario explorar en búsqueda de nuevos territorios donde asentarse. En 1885, Fontana, el recién llegado gobernador del flamante territorio nacional, aceptó la propuesta de un grupo de colonos de explorar el Oeste del territorio, de cuyas bondades oyeron hablar a los indígenas desde el primer momento.

La expedición de "Los Rifleros del Chubut" llevó a los galeses hasta el pie de los Andes, a 600 km al oeste de Rawson, donde formarían –a partir de 1888– una nueva colonia: *Cwm Hyfryd* (Valle Encantador). Efectivamente se trataba de un área mucho más acogedora que el austero valle del río Chubut y muy semejante a las montañas del norte de Gales. El nombre oficial de la nueva colonia, mucho menos poético, fue "16 de octubre", en recuerdo del día de sanción de la ley de creación de los Territorios Nacionales en 1884.

Otras exploraciones en búsqueda de tierras agrícolas, y también de minerales, desembocaron en la ocupación, en 1897, de la llanura del departamento Sarmiento, en la margen sur de los lagos Musters y Colhue Huapi y a 400 km. al suroeste de Rawson. La necesidad de comunicación de esta zona llevaría a la instalación de un fondeadero en la costa del Golfo San Jorge, del que surgiría en 1901 el pueblo de Comodoro Rivadavia. También se realizaron exploraciones en los valles de los ríos Deseado y Santa Cruz, pero no se concretaron en nuevas poblaciones. En general, podría decirse que desde su primer establecimiento en el valle inferior del Chubut, los colonos galeses desencadenaron la colonización de toda la Patagonia Central.

Los gobernadores que sucedieron a Fontana, o sus subalternos, no siempre tuvieron el tino necesario de reconocer la preexistencia de una comunidad

[2] Bangor, Manuscrito n° 78629, p. 91; 05/03/1866.

forjada en el aislamiento y la autarquía y en convivencia pacífica con los indígenas. La aplicación lisa y llana de leyes nacionales a una realidad tan particular no siempre se hizo con diplomacia o respeto. Al profundo malestar que había causado entre los colonos galeses la llegada de la Campaña al Desierto al Chubut, en 1883, se le sumaría la crisis que estallaría abiertamente en 1898 a consecuencia de la convocatoria a ejercicios de práctica militar a los hijos de los primeros colonos los días domingos.

El problema de conciencia no lo planteaba el servicio militar a la tierra de nacimiento de la primera generación de galeses–argentinos sino el hecho de quebrar el precepto religioso del descanso dominical. El enfrentamiento fue ríspido y alcanzó a las autoridades nacionales y las de la embajada británica. La oportuna visita del Presidente Roca, a principios de 1899, descomprimió la situación y tranquilizó los ánimos.

En el invierno de 1899 hubo catastróficas inundaciones en los valles de los ríos Negro y Chubut. En este último, el desastre implicó la destrucción de gran parte de la ciudad de Rawson, que desde entonces quedó a la zaga con relación a Trelew, cuyo emplazamiento más elevado la mantuvo a salvo. La mitad de la veintena de capillas levantadas por los galeses fueron destruidas; esto agregó un motivo muy importante de desaliento en esta comunidad que centralizaba su vida social en las capillas. Las severas inundaciones se repitieron en 1901. Fueron dos golpes demasiado seguidos que marcaron un quiebre en el desarrollo sostenido de la colonia y en la ilusión de un progreso ilimitado.

Como consecuencia de lo anterior, en 1902 unos 240 colonos galeses –respondiendo a la propaganda oficial británica–, volvieron al redil del Imperio Británico y se fueron a Saskatchewan, en Canadá, lo que marcó el mayor de los desprendimientos que tuvo la colonia del Chubut. Ese mismo año otro importante grupo de colonos se instaló en la isla de Choele Choel, en Río Negro, aprovechando la experiencia en irrigación que habían adquirido en Chubut. (Fig. 2)

El último grupo organizado de inmigrantes llegó en 1911; poco después, el estallido de la Primera Guerra Mundial dificultaría seriamente las comunicaciones y los vínculos de los galeses con su tierra natal, coincidiendo además con la desaparición física de la primera generación de inmigrantes que fundara la colonia. A partir de entonces prevalecieron las llegadas de inmigrantes de otros lugares de Argentina y los galeses perdieron la confortable mayoría de la que gozaban hasta entonces.

Generalmente se acepta que unos tres mil galeses se instalaron en la Patagonia entre 1865 y 1911. Aunque es una cantidad pequeña, representaba una proporción muy considerable en una región por entonces tan escasamente poblada. Todavía se nota la presencia galesa en la Patagonia, especialmente en el valle inferior del Chubut y en Cwm Hyfryd. El idioma galés todavía se habla

y se enseña en esos lugares, y eventos culturales típicamente galeses, como los Eistedvods, se celebran regularmente.

Fig. 2. Familia Roberts en la Colonia galesa (Gaimán, 1902)[3]



Fuente: Archivo General de la Nación.

Los vínculos entre Gales y los galeses patagónicos están más fuertes que nunca antes gracias a las facilidades de esta época. En fin, puede decirse que el sueño de los fundadores de "una Nueva Gales en Sudamérica", título de la obra de Lewis Jones, se cumplió en gran medida durante dos o tres generaciones. Aún hoy, las hebras galeses son claramente visibles en el entramado de la sociedad patagónica de comienzos de siglo XXI.

El puerto de la Colonia Galesa

Como se vio al comienzo, las virtudes del Golfo Nuevo como fondeadero, especialmente en su extremo occidental, anticipaban el establecimiento de un puerto en el lugar. Si bien la desembocadura del río Chubut se usaba como fondeadero alternativo, presentaba serias dificultades a la entrada de barcos mayores. Así, aunque situado a 60 km. de la colonia agrícola, las ventajas de Puerto Madryn eran tales que justificaron el interés de los inversionistas en la

[3] Familia Roberts (1902): Archivo General de la Nación, Inventario: 33.736, Negativo: B 115.041, Caja 206.

construcción de un puerto en el lugar y un ferrocarril para llegar a él.

En realidad, unos pocos años antes, en 1881–82, el gobierno nacional había intentado el establecimiento de un puerto en el lugar, más exactamente en el fondeadero inmediatamente al Este de Punta Cuevas, que hoy denominamos Playa Kaiser. El nombre oficial, nada original, de ese efímero puerto fue “Puerto Roca” y se concretó con la construcción de algunos galpones que por falta de agua dulce nunca pudieron habitarse de forma permanente y terminaron siendo desmantelados y trasladados a Rawson. Con todo, la presencia de la Armada en ese sector de la costa se mantuvo hasta hoy. El proyecto del puerto Roca, sin embargo, no contemplaba la construcción de un ferrocarril y el transporte de la producción del valle al puerto se planeaba hacer en carros.

La idea del ferrocarril lanzada por Jones Parry en 1863 fue desempolvada por los colonos galeses, principalmente por Lewis Jones –que había estado en aquel primer viaje exploratorio y seguía liderando la colonia 20 años después. Sin embargo Jones no estuvo sólo en esta empresa y los nombres de Thomas Davies y Edward Williams también deben ser mencionados como los otros promotores del ferrocarril en Chubut.

La historia del Ferrocarril Central Chubut (FCCC) exigiría un tratamiento detallado; el tema está ampliamente tratado en obras como las de Skinner (1984) y Dumrauf (1993), y bastará transcribir aquí un par de artículos de la Ley Nº 1539, del 20 de octubre de 1884, para comprender los lineamientos generales de la cuestión. Aquí es de hacer notar que esta ley fue promulgada apenas 4 días después de la de creación de territorios nacionales, por lo que se ve que eran tiempos de decisiones trascendentales.

> *“Artículo 1: Autorízase al Poder Ejecutivo a contratar con el señor Lewis Jones y compañía, la construcción y explotación de un ferrocarril entre el pueblo de Chubut y el Puerto de Bahía Nueva y de un muelle para carga y descarga en este mismo lugar. (…) Artículo 4: Una vez abierto el ferrocarril al servicio público, se cederá en propiedad a la Empresa un área de tierra de 5 Km. de fondo a cada lado de la vía. (Firman: Julio A. Roca / Bernardo de Irigoyen)*

Quizás porque todavía Lewis Jones no había perdido el idealismo que tenía cuando fundó la colonia, fue pronto desplazado por capitalistas más pragmáticos, como Asahel Pilkington Bell, muy vinculado con grupos de inversión británicos que invertían en ferrocarriles en otras regiones de la Argentina. A través de Bell se organizó la Central Chubut Railway Company (Compañía del Ferrocarril Central Chubut) que de entrada se hizo de las 60.000 hectáreas otorgadas por la Ley 1589.

Como se vio anteriormente, casi 400 obreros galeses llegaron a Puerto Madryn a bordo del *Vesta*, contratados por tres años. Una vez que el contrato se cumpliera se les otorgarían tierras para establecerse como chacareros. Ya casi no quedaba tierra disponible en el valle inferior del Chubut por lo que las chacras prometidas se ubicarían en Kel Kein –actual valle de los Mártires– unos 150 km aguas arriba de Gaiman en una zona marginal muy poco tentadora.

Ante tal panorama y otros problemas –como el descuento del precio del viaje en los primeros sueldos– se declaró la primera huelga de la Patagonia y muchos de los contratados anularon su compromiso. En su reemplazo, la empresa contrató en Buenos Aires inmigrantes italianos, los primeros de esa colectividad en establecerse en el Chubut. Entre ellos figuraba Francisco Pietrobelli, destinado a desempeñar un importante papel en la exploración del interior del territorio y finalmente "fundador" de Comodoro Rivadavia.

Aparentemente poco sensible a reivindicaciones obreras y teniendo en mente proyectos bastante más ambiciosos que un ferrocarril de 60 km, A. P. Bell organizó en 1887 una exploración al noroeste del territorio, a los campos que tanto George Musters como Los Rifleros habían alabado. Aprovechando la generosidad de las leyes de tierras vigentes, la Compañía del FCCC solicitó la concesión de las tierras y una vez otorgadas poco tardó en traspasarlas a la flamante *Argentine Southern Land Company* (ASLCo).

Así, el modesto ferrocarril (Fig. 3) fue la cabecera de puente para la instalación de la mayor sociedad terrateniente de origen británico de la Patagonia. Pronto surgirían las estancias de Leleque, El Maitén, Maquinchao, Fofo Cahuel, Pilcaniyeu, Pilcañeu, Lepá, Cholila, etc. que llegaron a totalizar 298 leguas repartidas entre Chubut y Río Negro.

Los primeros años de la sociedad no fueron todo lo prósperos que podría suponerse y por eso en 1906 hubo una profunda reestructuración que llevó al desprendimiento de parte del patrimonio a nombre de una nueva sociedad: la *Port Madryn Argentine Company* (PMACo) (Míguez, 1985). Esta no se limitaba a la ganadería sino que apostaba al desarrollo en general. Compró el FCCC y construyó otro muelle en Puerto Madryn (el actual muelle Piedrabuena), así como una nueva estación de tren (el futuro Museo Histórico); por otro lado era dueña de remolcadores y de 10 km de frente costero.

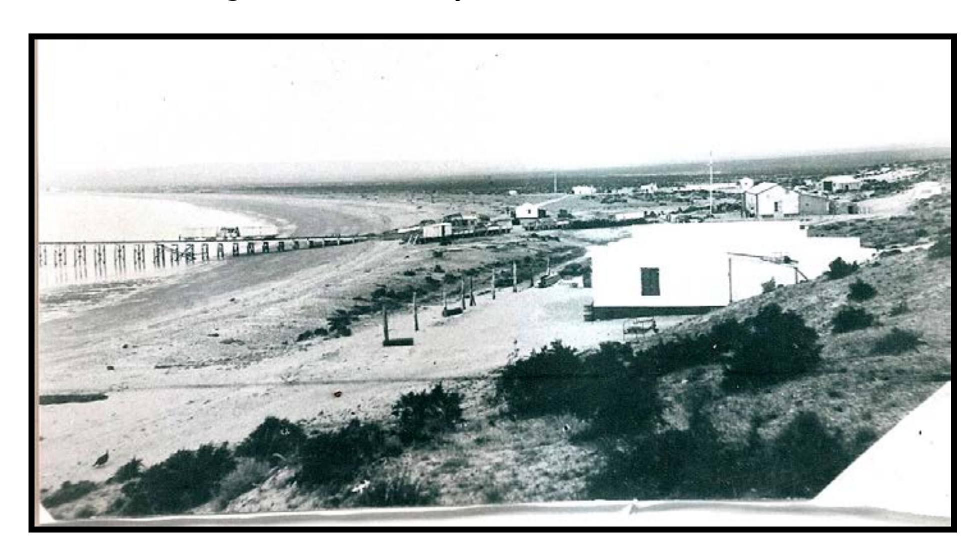
Puerto Madryn quedó así convertido no sólo en puerto (Fig. 4) de salida de la producción del valle inferior del Chubut, sino también de una amplísima zona ganadera que estaba colonizándose. La cantidad de lana salida por el puerto de Madryn se multiplicó por 32 entre 1894 y 1904, la de cueros de oveja por 22, pero el tonelaje de productos agrícolas del Valle Inferior no aumentó, o inclusive se redujo (Vallentin, 1912).

Fig. 3. Puerto Madryn y el FFCC del Chubut en diciembre de 1926[4]



Fuente: Archivo General de la Nación.

Fig. 4. Puerto Madryn en diciembre de 1903[5]



Fuente: Archivo General de la Nación.

Las tropas de carros transportando lana son una imagen repetida en el Madryn de principios del siglo XX, las de Agustín Pujol o las de John Crockett han

[4] Puerto Madryn y el tren (1926): Archivo General de la Nación, Inventario: 129.054, Negativo: B 122.102, Caja: 3029.

[5] Puerto Madryn (1903): Archivo General de la Nación, Inventario: 129.056, Caja 3029.

pasado a la historia. Por su parte, el ferrocarril aseguraba el tráfico de mercaderías y pasajeros, que tuvo un fuerte aumento luego de la aparición de la PMACo: entre 20 y 30 mil toneladas al año de las primeras y una cantidad similar de los segundos.

El extenso hinterland del puerto de Madryn se integró funcionalmente a la región autárquica de la Patagonia Austral cuyo centro era Punta Arenas, como lo sugiere el hecho de que la sucursal patagónica más norteña del Banco Anglo–Sudaméricano fuera la de Puerto Madryn, o que hasta allí se extendiera el cabotaje regular de la compañía magallánica de Braun y Blanchard, o que La Anónima fuera dueña de la Compañía de Alumbrado Eléctrico de Trelew.

En 1910, el poblamiento a lo largo de la costa patagónica era continuo (en términos relativos, por supuesto) desde el Estrecho de Magallanes hasta Puerto Madryn, interrumpiéndose más al norte (Rae Smith, 1912). En esos mismos años, un estadounidense que vino a Argentina a informar sobre el desarrollo de la ganadería ovina, escribiría:

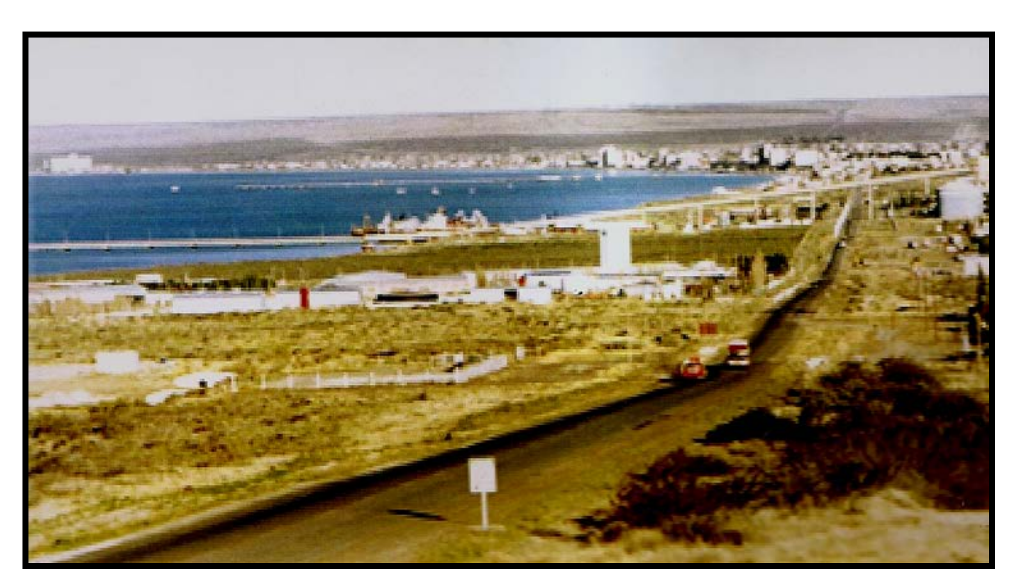
> *No hay duda de que algún día Puerto Madryn será una ciudad importante (Fig. 5), ya que tiene un buen puerto y es la única entrada para una región grande como Wyoming.*[6] *Primero deberá obtener aprovisionamiento de agua, lo que puede hacerse fácilmente bombeándola desde el río Chubut. En lugar de las casas de chapa ¿por qué no podemos esperar ver algunos rascacielos algún día? Denver los tiene, y también Cheyenne. A todas luces, la región tiene el potencial para eso. (Wing, 1913)*

En comparación con los campos que habían quedado en manos de la ASLCo, los de la PMACo eran de bajo rendimiento, tanto que las ganancias de la compañía no venían de la ganadería sino de la venta de lotes urbanos en Trelew y Puerto Madryn, astutamente dosificada, y del ferrocarril –que luego la misma compañía prolongaría a Gaiman en 1909 y Dolavon en 1915.

La Compañía del FCCC solicitó autorización al gobierno para prolongar la vía hacia el Oeste (proyectaba llegar hasta Paso de Indios en una primera etapa) pero el surgimiento del plan integral de ferrocarriles en la Patagonia de Ramos Mexía y la Primera Guerra Mundial fueron motivo de sucesivas postergaciones hasta que finalmente el FCCC quedó sin proyectos de expansión ya que la red propuesta por Ramos Mexía –en la que debía insertarse el FCCC– quedó trunca.

[6] Esto es 250.000 km^2; la capital de este estado de EEUU es Cheyenne, de ahí la referencia a esta ciudad pocas líneas más abajo. En cuanto a Denver, Colorado, es por la similitud del paisaje natural.

Fig. 5. Puerto Madryn en la actualidad[7]



Fuente: www.chubut.gov.ar

En 1921 hubo una petición al presidente Yrigoyen, surgida desde Chubut, solicitando que el Estado se hiciera cargo del ramal a fin de revitalizarlo. Es así como en 1922 el FCCC pasó a ser operado por Ferrocarriles del Estado con vistas a una próxima adquisición a la Compañía. Sin embargo, la venta se realizó recién en 1936 aportando monedas para cada accionista. La liquidación completa de la Compañía del FCCC se terminó en 1947.

Es durante estos años lentos que las historias del puerto y del ferrocarril –hasta aquí indisolublemente ligadas– empiezan a separarse. Quizás esto explique en parte la gradual divergencia sociológica entre Puerto Madryn y las poblaciones del Valle del Chubut.

Conclusiones

La presencia creciente del Estado Nacional en la Patagonia y el flujo creciente de migrantes de otras regiones de Argentina hizo que la comunidad galesa fuera perdiendo paulatinamente poder y prestigio. Del grupo de poder que había sido en décadas anteriores, quedó relegada a simple grupo de referencia, replegado sobre sí mismo y en rápida dilución.

Habría que esperar a que las celebraciones del centenario de la colonización, en 1965, devolvieran reconocimiento oficial al aporte de los galeses, y el grupo recuperara su autoestima. Pero para entonces ya era demasiado tarde para el

[7] Puerto Madryn. (2009): www.chubut.gov.ar

ferrocarril, que –clausurado en 1961– no alcanzó a conocer el resurgimiento de Puerto Madryn.

Referencias

Baur, J. (1954) The Welsh in Patagonia. *The Hispanic American Historical Review,* 34: 468–498.

Bowen, E. G. (1960) Welsh emigration overseas. *Avancement of Science,* 17: 265–270.

Dumrauf, C. (1991) *Un Precursor de la colonización del Chubut. Documentos de Henry Libanus Jones. Viedma*, Fundación Ameghino, 94 pp.

Dumrauf, C. (1993) *El ferrocarril central del Chubut. Origen de la ciudad de Puerto Madryn.* Rawson, Centro de Estudios Históricos y Sociales, 91 pp.

Encina, F. (1959) *La cuestión de límites entre Chile y la Argentina desde la Independencia hasta el tratado de 1881*. Santiago de Chile, Nascimento.

Fitz Roy, R. (1933) *Narración de los viajes de levantamiento de los buques S M Adventure y Beagle en los años 1826–1836*. Buenos Aires, Centro Naval, Biblioteca del Oficial de Marina, vol. XV. Traducción del Capitán de Fragata Teodoro Caillet–Bois.

Harrison & sons (1867) *Correspondence respecting the establishment of a Welsh colony on the river Chupat, in Patagonia. Presented to both Houses of Parliament by Command of her Majesty*. London.

Hobsbawn, E. (2001) *Industria e Imperio*. Barcelona, Crítica, 464 pp.

Jones, L. (1965) *La Colonia Galesa; Historia de una nueva Gales en Sudamérica*. Trelew, Comisión del Centenario, 237 pp. (original: 1898)

Matthews, A. (1985) *Crónica de la Colonia Galesa*. Rawson, El Regional, 4º ed., 160 pp. (1º ed.: 1893)

Míguez, E. (1985) *Las tierras de los ingleses en la Argentina, 1870–1914*. Buenos Aires, Ed. de Belgrano, 348 pp.

Rae Smith, W. G. (1912) A visit to Patagonia. *Scotish Geographical Magazine,* 28: 456–475.

Skinner, K. (1984) *Railway in the Desert*. Beechen Green Books.

Vallentin, W. (1912) *Chubut. Im sattel durch Kordillere und Pampa Mittel–Patagoniens*. Berlin, Hermann Paetel Ed., 205 pp.

Wilkinson, S. (2007) *The Mimosa: The life & times of the ship that sailed to*

Patagonia. Lolfa, 248 pp.

Williams, G. (1991) *The Welsh in Patagonia: The state and the ethnic community*. Cardiff, Wales University Press, 285 pp.

Wing, J. E. (1913) *In foreign fields. Sketches of travel in South America*. Chicago, The Breeder's Gazette, 540 pp.

DETRÁS DE LAS BARDAS: COLONOS GALESES ENSANCHANDO EL HORIZONTE DEL CHUBUT

CORONATO Fernando R.

Resumen

La colonización galesa del Chubut brinda la oportunidad de estudiar el proceso de adaptación a un medio por parte de una cultura inicialmente del todo ajena al mismo. Se trató de una adaptación penosamente conseguida, una de cuyas primeras manifestaciones fue la relación simbiótica con los indígenas. Prácticamente todas las páginas iniciales de esta historia se encuentran escritas en galés, por lo que el acceso a las fuentes exige una tarea previa de traducción. Esto dista mucho de haber sido completado a pesar del tiempo transcurrido desde los sucesos analizados. Por ser el reconocimiento del nuevo entorno el primer paso en la adaptación al mismo, los relatos de viajes y exploraciones constituyen fuentes valiosas a la hora de encarar el análisis. Aquí se presenta la traducción de un diario de una exploración realizada en 1871 por tres colonos galeses a un sector del noreste de la actual provincia del Chubut, en un territorio por entonces completamente inexplorado ya que los únicos dos viajeros que anduvieron previamente por la zona (Claraz en 1865-66 y Musters en 1869-70), pasaron bastante más al oeste. Este documento, inédito en su idioma original, se acompaña de una reconstrucción del itinerario.

Palabras claves: exploración, paisaje, toponimia, territorio.

AU-DELA DES PLATEAUX: DES COLONS GALLOIS ÉLARGISSENT L'HORIZON EN PATAGONIE

Résumé

La colonisation du Chubut par les gallois permet d'étudier le processus d'adaptation d'une culture tout à fait étrangère au nouvel environnement. Il s'agit d'une adaptation péniblement acquise dont l'une des premières manifestations a été la relation symbiotique avec les indigènes. Les premiers chapitres de cette histoire sont pratiquement tous écrits en gallois, ce qui fait qu'une tache préalable de traduction soit nécessaire avant l'accès aux sources. Cette tache est loin d'être terminée malgré le temps écoulé depuis les événements étudiés. Étant donné que la reconnaissance d'un espace nouveau est le premier pas vers l'adaptation à celui-là, les récits de voyages et d'explorations constituent des sources d'intérêt lorsqu'il s'agit d'aborder l'analyse du processus adaptatif. Nous présentons ici la traduction du journal d'une

exploration réalisée en 1871 par trois colons gallois du secteur nord-est de l'actuelle province de Chubut, une région par alors complètement inexplorée car les seuls deux voyageurs qui avaient parcouru la région préalablement (Claraz en 1865-66 et Musters en 1869-70), sont nettement plus à l'ouest. Ce document, inédit dans la langue originale, est accompagné d'une reconstruction de l'itinéraire.

Mots clé: exploration, paysage, toponymie, territoire.

BEYOND THE TABLELANDS: WELSH SETTLERS WIDEN THE HORIZON IN PATAGONIA

Abstract

The Welsh settlement of Chubut provides an opportunity to study the process of adaptation of a culture initially entirely alien to the new environment. This adaptation was painfully acquired and one of its first signs was the symbiotic relationship with the natives. Virtually all the initial pages of this story are written in Welsh, so the access to sources requires prior translation task. This task is far from being completed despite the time elapsed since the events studied. As the recognition of the new environment is the first step in the adaptation, diaries or logs of journeys and explorations are valuable sources when addressing the analysis of the adaptive process. We present here the translation of a diary of an exploration carried out in 1871 by three Welsh settlers in the northeastern area of the present province of Chubut, in a region then completely unexplored since the only two travelers who previously explored the area (Claraz in 1865-66 and in 1869-70 Musters), crossed considerably further west. This document, unpublished in its original language, is accompanied by a reconstruction of the route.

Key words: exploration, landscape, toponymy, territory.

Introducción

Los colonos galeses, instalados en el Chubut desde mediados de 1865 iniciaron tempranamente el reconocimiento de su nuevo territorio. Ya en diciembre de ese año remontaron el valle inferior del Chubut unos 100 km aguas arriba y los tranquilizó el hecho de que las abruptas rocas que les impidieron continuar hacia el oeste, significaban -creían ellos- una barrera infranqueable para los indígenas en sentido contrario.

En el primer año los galeses también se aventuraron a atravesar la meseta que cierra el valle por el noroeste, normalmente desprovista de aguadas por unos 70 km. Descubrieron así, para ellos, el que llamaron Pozo Llave *(Ffynnon Allwedd)* y que los indígenas conocían como Kengan, en la bajada hacia el Bajo de la Tierra Colorada (ángulo sureste del departamento Telsen). Esta aguada era -bien lo indica el nombre que le dieron- un punto clave en el aprovisionamiento de agua durante los viajes al interior, especialmente al regreso, antes de encarar la

etapa final atravesando la meseta.

Luego de estos reconocimientos tempranos, los colonos estuvieron demasiado ocupados en su propia supervivencia en el valle inferior del Chubut como para permitirse explorar fuera de él. Por otra parte, habiendo ya entablado relaciones pacíficas con los tehuelche desde abril de 1866, la incógnita del extra-muros inmediato había disminuido un poco, aunque -en otro sentido- los aborígenes acicateaban la curiosidad de los colonos al comentarles las bondades de la zona cordillerana.

Las exploraciones pudieron reanudarse sólo a fines de 1870 y fueron en realidad producto de la imperiosa necesidad de quebrar el aislamiento en que estaba la Colonia desde junio de 1869. En el verano 1870-1871 hubo dos intentos de llegar a Carmen de Patagones por tierra. El primero fue por la costa, confiando en un desalinizador de agua de mar, que no fue suficiente para hombres y caballos. El segundo intento se realizó con la guía de dos miembros de la tribu pampa de Chiquichano y alcanzó a llegar cerca de Maquinchao, a unos 400 km del valle del Chubut. Ambos intentos fracasaron en su cometido, pero deben citarse como antecedentes directos del viaje de exploración que nos ocupa, sobre todo el segundo de ellos, que transcurrió en parte de la zona descripta en este diario. Uno de los colonos, Lewis Jones, participó en los tres y dejó constancia de la bondad de los parajes recorridos en el segundo de ellos[1].

No sorprende entonces que los colonos quisieran recorrer más detenidamente esa región que juzgaban prometedora, y organizaran, para el verano siguiente, una nueva exploración del área. Efectivamente, la exploración parece haber sido el único objetivo de este viaje ya que no pretendía llegar a ningún lugar en especial ni cumplir con una misión determinada. Por otro lado, el hecho de que en todo el relato no se haga referencia a temores o precauciones por la eventual presencia de indígenas, demuestra que la relación con éstos no era motivo de preocupación, situación repetidamente señalada por otras fuentes de la época.

El viaje de exploración

Las informaciones que disponemos sobre este viaje son bastante escasas. En su reseña sobre las exploraciones de la Patagonia, W. Lloyd Jones (1930)[2] apenas le dedica unas pocas líneas, por lo demás no del todo exactas: *...en 1871, los señores Lewis Jones, Aaron Jenkins y Richard Jones (Glyn Du) hicieron un viaje al norte y localizaron Ranquilhuao, Telsen, Conaniyeu, Tromaneo,*

[1] Biblioteca de la Universidad de Gales, Bangor, manuscritos BMS AX15-78629 y BMS 7626.

[2] "Ysbeithio neu archwilio Patagonia", *Y Drafod*, Trelew, 24 de octubre de 1930.

dirigiéndose desde allí a Bahía Nueva[3].

Lewis Jones tampoco dedica a esta exploración más que unas líneas de su completa crónica[4]. Por otra parte, el relato que él hizo de la expedición no ha podido ser localizado bajo la cita mencionada tanto por Bryn como por Glyn Williams[5] (BMS 7626) y que en cambio se refiere, sucintamente, a los dos intentos de alcanzar Patagones del verano anterior. A su vez, Richard Jones, Glyn Du, -otro de los participantes de la exploración- en sus memorias publicadas en *Y Drafod*, no menciona siquiera este viaje.[6]

Así, el manuscrito de Aaron Jenkins aparece como la única posibilidad de reconstruir con bastante aproximación el itinerario de esta exploración como así también -desde un punto de vista más amplio-, un buen ejemplo de la percepción que tenían los colonos galeses de los paisajes patagónicos que se abrían a sus ojos por primera vez.

El documento, cuya traducción presento aquí, sólo salió a la luz a fines de la década de 1980, en Gaiman, en cuyo Museo Histórico se conserva el original. La tarea de traducción fue muy facilitada por la transcripción mecanografiada del original que hizo Tegai Roberts, directora del museo citado. En rigor de verdad, la intención original de traducir el manuscrito corresponde al señor Elved Williams, de Puerto Madryn, quien lamentablemente sólo pudo completar dos o tres páginas. Sin duda, él hubiera podido ofrecer una versión mucho más acabada que la mía. Como geógrafo, mi aporte original consiste en la reconstrucción y el mapeo del itinerario seguido por los tres galeses, lo que -junto con la lectura del diario- permite valorar la magnitud de su empresa.

La lenta tarea de traducir un manuscrito inédito es en cierto modo comparable a la misma exploración que describe el texto. Se avanza por etapas, sin saber qué habrá en la línea siguiente, así como el autor del texto original no sabía qué habría en el paraje siguiente. Una vez que el suspenso queda develado, los que vienen después pueden avanzar más de prisa, sabiendo de antemano donde vale la pena detenerse y donde no. La primera versión de mi traducción fue publicada en 2004[7] y en 2008 apareció la traducción de otro autor[8], como parte de una

[3] Esto último es inexacto, como se verá más adelante.

[4] *La Colonia Galesa* [1898], (Cap.17). Ed. El Regional, Rawson, 1993.

[5] Respectivamente en *Y Wladfa* (1962) y en "Welsh contributions to exploration in Patagonia" (1969).

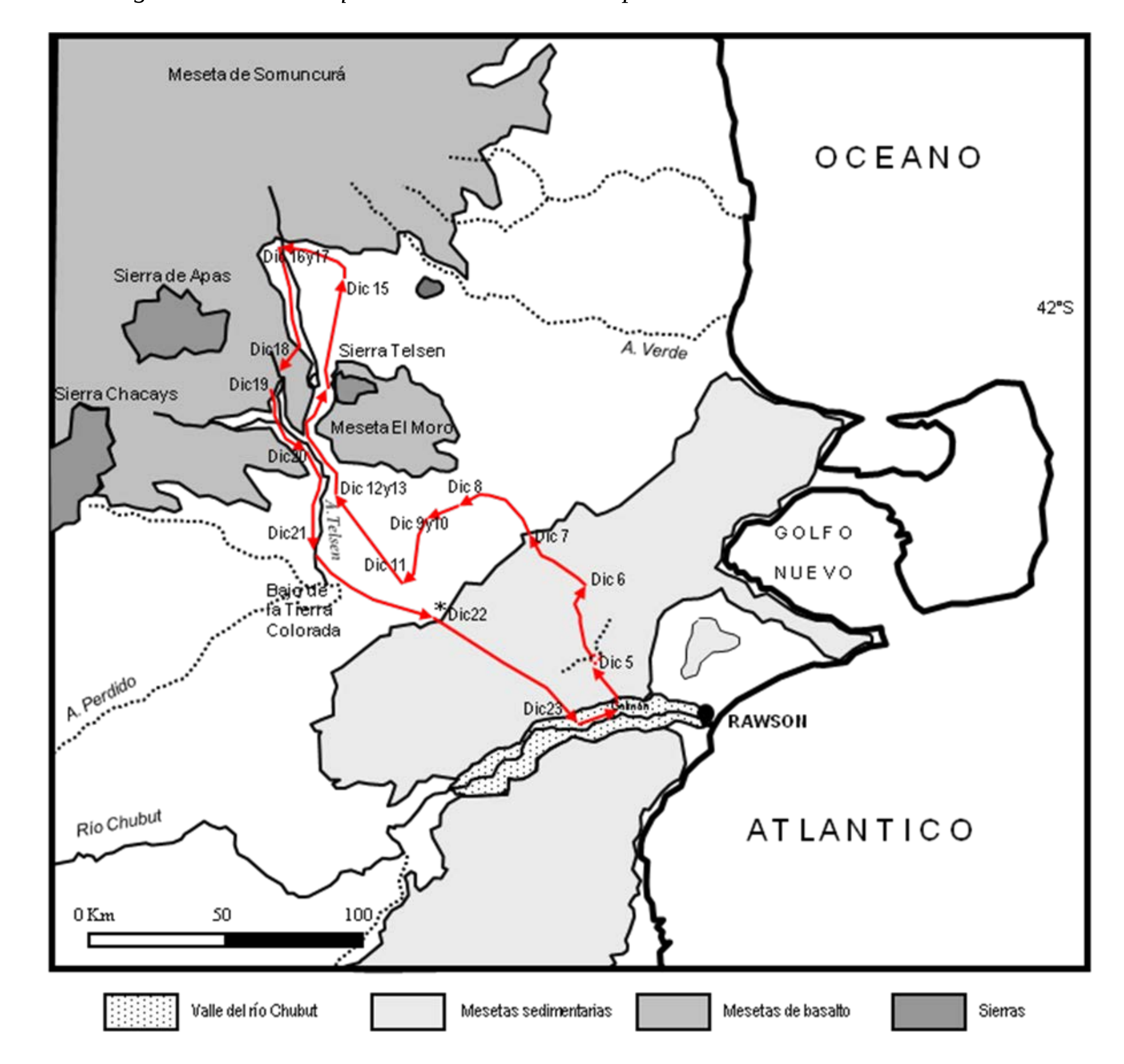
[6] "Y Wladychfa Gymreig", *Y Drafod*, 3-10-1919/29-10-1920. Traducidas al castellano como "Del Imperio al Desamparo". Ed. El Regional, Rawson, 2002.

[7] "Diario de Exploración al interior del Chubut: Aaron Jenkins, 1871". *Párrafos geográficos*, N°3. (ISSN 1666-5783). Instituto de Investigaciones Geográficas de la Patagonia, Trelew, 2004.

[8] David Williams, 2008. *El valle prometido*, Ed. Del Cedro, Gaiman, 240 p.

amplia biografía de Aaron Jenkins. La reconstrucción del itinerario que acompaña a esta segunda traducción no difiere mayormente de la que aquí presento (Figura 1).

Figura 1. Itinerario que habría realizado la expedición de Aaron Jenkins en 1871.



Fuente: elaboración del autor.

Para respetar el sabor del original, las unidades de medida no fueron convertidas al sistema métrico.[9] La mayoría de los nombres de parajes que Jenkins da por

[9] Todo a lo largo de la lectura de este diario conviene retener las siguientes equivalencias métricas: 1 milla = 1,65 Km; 1 yarda = 0,91 m; 1 pulgada = 2,54 cm; 1 acre = 0,42 Ha.

sentados, en realidad son topónimos puestos por ellos en esa ocasión. Aunque muy pocos de los mismos han perdurado, constituyen datos de interés por ser una forma concreta de la incorporación del paisaje; como tales fueron incluidos en la obra Toponimia de los Galeses en el Chubut.[10] Asimismo, el uso que hace el autor de los topónimos indígenas Telsen y Gaiman, que por entonces aún no tenían materialización en el terreno ni población estable, refleja la adopción del territorio indígena como propio, y a la vez compartido con los habitantes originarios.

En su exploración de ese territorio, Jenkins y sus dos compañeros recorrieron un total de 590 Km en 16 etapas (un promedio de 37 Km por día de marcha). Descansaron tres días: los dos domingos -fieles a sus preceptos religiosos- y el día siguiente de un tramo especialmente cansador. Regresaron a sus casas a los 19 días de haber salido.

Traducción

Viaje de exploración

5 de diciembre: Empezamos nuestro viaje de exploración. Salimos de Gaiman hacia el noroeste llegando a Valle Quemado la primera noche, ese lugar que queda a unas 16 millas al noroeste de Gaiman.[11]

6 a la mañana: Continuamos en dirección noroeste; tras viajar unas 24 millas seguimos el rumbo de un cañadón monótono que da a un valle bastante profundo que mide unas 3 millas de ancho y de 4 a 5 de largo. En el medio hay una gran laguna seca que se llena de agua en la temporada húmeda. Este valle está rodeado de lomadas amesetadas y en la subida del extremo noreste aparece una roca arcillosa y blanca y por encima, piedra arenisca; en la pendiente hay mucho cuarzo y yeso. Hay muchos zanjones de agua de lluvia que corren del noreste a la laguna y confluyen para formar un gran lecho, parecido al de un río respetable. En este lecho obtuvimos agua y su abundancia nos hace pensar que este curso debe llevar agua la mayor parte del año. Acampamos aquí la noche del 6. El nombre de este lugar es Valle Afortunado[12].

7 de diciembre: Salimos por un paso que hay en el extremo noroeste; ahí el bajo se dirige al noreste y en el borde más alejado del gran lago seco, desde la punta de la loma noroeste, tenemos una vista del conjunto de las roquerías morro. Después de viajar unas 24 [millas] descubrimos un lago con agua, el nombre de

[10] Casamiquela, R.: *Toponimia de los galeses en el Chubut*. Ed. Univ. de la Patagonia. Comodoro Rivadavia, 2000.

[11] Actual Bajo del Diablo.

[12] Quizás sea este el origen de la denominación actual del Bajo de la Suerte, situado a unos 15 kilómetros hacia el oeste.

este lugar es Roca del Reparo[13]. El lago se extiende un poco al suroeste de la roca y cerca de ella alrededor del lago y la roca hay muchas huellas de caballos salvajes. Hay una fila de lomadas o barrancas que van de oeste a este. Aquí, al oeste de la Roca del Reparo, hay un cerro muy alto, el más alto de todos los que se ven desde aquí, su nombre es Cerro Prominente[14].

8 de diciembre: Hemos viajado unas 3 o 4 millas hacia el noroeste y encontramos bloques de mármol blanco bastante tosco, que pueden verse desde la cumbre de la Roca del Reparo. Después de pasar el mármol, habíamos atravesado cerros o filos de montañas agrestes hemos viajado unas 7 millas al nornoroeste a través estos cerros quebrados. Había huellas de caballos salvajes que convergían formando un gran camino, que pensamos debe llevar al agua. Como hay huellas muy frescas decidimos seguirlas para conseguir agua; era entonces cerca del medio día. Después de seguirlas más o menos una milla, vamos a parar a un manantial que brota de debajo del lado de una roca donde se formaban dos lagunitas, una de cada lado. El nombre de este manantial es Manantial de las Lajas; hay lajas alrededor y todas tienen cortes inclinados verticales, son cortes naturales, de arriba abajo, como una manzana y se pueden partir tan finas como desee el picapedrero. Luego de almorzar seguimos adelante por la misma senda de caballos por unas 16 millas. En ese lugar decidimos cambiar de rumbo hacia el suroeste porque veíamos que había un bajo en esa dirección que parecía tener agua.

Nota: Nuestra dirección era al noroeste. Tras andar unas 4 millas, fuimos a dar a un charco de agua salobre pero igual nos vino bien por una noche, aunque fuera un poco salada. Atrapamos un guanaco cerca de allí. Alguno de nosotros sintió las consecuencias [del agua salobre]. A la mañana siguiente salimos sin comer ni beber porque el agua era tan desagradable que esperábamos que hubiera agua dulce en el bajo grande que teníamos por delante.

9 de diciembre: Luego de andar unas 6 millas al suroeste llegamos al fondo del gran bajo que veíamos desde ayer a la tarde. En ese lugar había cursos de agua de lluvia suficientes como para bañarnos en ellos y acampamos en este lugar durante el domingo. Luego de desensillar y asegurar los caballos descargados, fuimos a la punta de unas lomas que estaban frente a nosotros, pensando que veríamos los *Banau Beiddio*[15], pero lo único que se veía por delante eran bardas escarpadas. Después de volver al campamento, de descansar un poco y comer algo, fuimos a pie hasta la cima de una colina alta que quedaba al sureste del

[13] Debe tratarse de Sierra Chata y su laguna.

[14] Puede referirse a la Meseta El Moro, bien visible desde ese lugar.

[15] *Banau Beiddio* (Picos Enhiestos). No se tradujo el nombre porque aparece como tal en muchos otros documentos. Es la cadena montañosa formada por la Sierra Rosada y la Sierra de los Chacays.

campamento[16], desde allí vimos que entre los cerros hay un bolsón entre colinas rocosas y un gran lago colorado en el extremo sureste de bolsón y una punta extrema de las lomas al norte muestran un paso que se abre al oeste.

10 de diciembre: Pasamos el domingo entre las grandes rocas.

11 de diciembre: A la salida del sol nos fuimos del lugar que llamamos Entre Cerros, al cabo de unas 10 millas hacia el suroeste entre los cerros accidentados, llegamos a un arroyito colorado donde conseguimos un manantial de agua surgente buena. Junto a este arroyito hay una senda india que va de sureste a noroeste. No nos quedamos aquí sino que seguimos avanzando unas 14 millas más entre cerros quebrados, hasta desembocar en un cañadón angosto que da al valle *Getolic*[17], entonces torcimos el rumbo al oeste. Tras avanzar unas 4 millas en esta dirección se decidió acampar para pasar la noche entre dos cañadones donde había bastante agua de lluvia en pozones. Estábamos acampados en el borde este del valle Getolic. Después de desmontar y comer algo, el cielo empezó a cubrirse y muy pronto estalló un rayo, rugió el trueno y se desató la lluvia, tanto que daba miedo estar afuera y antes de media hora los dos cañadones empezaron a llenarse de agua, como grandes moles que pasan junto a nosotros. Muy pronto tuvimos que apurarnos a mudar el campamento a un lugar más alto que quedaba cerca o sino la correntada hubiera barrido todo lo que teníamos. Apenas si pudimos escapar. De veras pensamos que se nos había venido el diluvio.

Nota: Hay decenas de zanjones que bajan de las montañas a la llanura del Getolic y todas se dirigen a la laguna. Cada cárcava mide unas 4 o 5 yardas de ancho y de hondo, por lo general, hasta la altura del hombro y por todos los cauces corría [agua] esa noche.

12 de diciembre: Salimos del Getolic y luego de unas 2 millas encontramos un manantial de donde brotaba agua fresca. Alrededor de ese manantial había muchas huellas de caballos cimarrones. Tuvimos algún problema en cruzar la llanura del Getolic porque el suelo estaba muy blando después de la lluvia. En algunos lugares los caballos se hundían hasta la panza, pero no obstante seguimos avanzando hacia el noroeste, dejando el Getolic a mano izquierda.

Después de viajar unas 40 millas encontramos el río Telsen[18] para cuando caía el sol, después de un trayecto sumamente duro a través de lomas y bajos, subiendo y bajando durante el viaje y cercados de espinas que eran difíciles de atravesar.

[16] ¿Loma Chuchullucura?

[17] Getolic (pronúnciese guetolic) es una de las grafías del topónimo tehuelche *Getl-aik*, de significado incierto y que hoy sobrevive en la zona en el nombre de la estancia La Católica. Se trata del Bajo de la Tierra Colorada, la mayor de las cuencas endorreicas de la provincia del Chubut.

[18] La grafía original del Telsen es *Telsyn* en todo el manuscrito.

Los espinos en este camino son muy densos. El matorral oculta hasta la altura del lomo y los caballos cimarrones comen algarrobas. Esto lo sabemos porque su estiércol está lleno de semillas.

13 de diciembre: Descansamos un día en este lugar a orillas del Telsen, del lado sur de los desmoronamientos.[19] Después del desayuno, los señores Richard y Lewis Jones fueron a dar una vuelta para ver unos desmoronamientos, y muy contentos, subiendo de colina en colina, encontraron un cañadón profundo que corría en dirección a un morro que queda al noreste del campamento actual. Es un morro aislado, que no lo oculta otra loma.[20]

14 de diciembre: Salimos del campamento a través de un boquete del Telsen, remontando el valle. Nuestra dirección ahora es hacia el nor-noroeste. A lo largo del valle corre un pequeño río de agua dulce que no puede verse sin acercarse porque hay tanta vegetación que lo esconde, o sea cortaderas y juncos. El valle tiene una media milla de ancho y está rodeado por alturas en todas direcciones. A lo largo del borde oeste hay lloraderos que corren al río cercano que baja por el valle Hay mucha agua en el río. En el extremo superior del valle la corriente es muy fuerte, pero a medida que se acerca al boquete del sureste el agua disminuye y en seguida después de pasar el boquete se pierde en el pedregullo. Bueno, ahora estamos en el extremo superior del valle y opinamos que mide unas 12 millas de largo. Había en el lugar un caballo dejado por los nativos que se veía como un padrillo brioso.[21] Ahora el tema era atraparlo. Después de todo un despliegue y una gran hazaña, conseguimos ponerle el lazo en la cabeza y la montura en el lomo y alivió a nuestros caballos por algunos días. Cuando se cansó lo dejamos. También cazamos un guanaco hacia la mitad del valle. Como teníamos miedo de que no hubiera paso hacia el nornoroeste se decidió torcer el rumbo y tomar el sendero indio que se dirige al noreste. El sendero lleva por un paso estrecho; había lloraderos a lo largo de este paso, por acá y por allá. Encontramos un manantial en ese lugar y había un gran cangrejo adentro. El nombre de ese manantial es Manantial del Cangrejo. El paso es muy angosto con peñas altas en todas direcciones y en el fondo del valle, o paso, hay árboles grandes[22] que crecen junto al agua dulce, del mismo árbol característico que

[19] Por desmoronamiento me refiero a los "asentamientos de basalto", grandes bloques de la cubierta basáltica que van cayendo por la erosión del sustrato, más blando. Son característicos de la geomorfología circundante de las mesetas de basalto.

[20] Debe referirse al cerro Pichalao.

[21] Exceptuando los senderos, esta es la única referencia a los nativos que hace Jenkins. Esto da la pauta de la completa despreocupación con la que recorrían el territorio ya que en ningún momento hablan de temor o de precaución alguna.

[22] Se trata de un bosque relictual de ejemplares de "Chacays" (*Discaria chacaye*), que aún existe allí.

crece en lo del señor J. M. Roberts en Rawson[23]. Era un panorama romántico este jardín en el valle y lo llamé Paso de la Arboleda[24]. Al salir de este cañadón habíamos cruzado unas lomadas y bajos rocosos donde había, pensamos, bastantes piedras calcáreas y un tipo de roca azulada. Había bloques de rocas grabadas a nuestra mano derecha; el sendero nos lleva a un valle bastante grande, rodeado de pequeñas colinas y con un lago salado en el rincón suroeste[25]. En las laderas sureste del valle hay manantiales y ojos de agua cristalina y hay una fuente, el nombre de la fuente es Fuente Cristalina y el del valle es Valle de los Manantiales.

15 de diciembre: Lo primero que hicimos Lewis Jones y yo en la mañana, fue ir a ver una gran piedra grabada que quedaba al este de nuestro campamento. La piedra es de esas rocas azuladas. No pudimos tener la certeza de qué material eran las rocas, o la roca, pero pensamos que era piedra caliza. Tenemos muestras para probar. Entre el campamento y la piedra había varios manantiales de agua dulce y pura, con bastante pastura que crecía a su alrededor.[26] Luego de volver, almorzamos bien con carne de guanaco y mate y dejamos el Valle de los Manantiales con rumbo directamente al norte; pasando por lomadas y ásperos bajos rocosos por unas 30 [millas] hasta el lago que queda al suroeste del morro doble. A ese lago lo llamamos Lago del Potro Fugitivo porque un potro salvaje se escapó al vernos[27]. De aquí en adelante, la región parecía como si cambiara de aspecto. El morro doble es de algún tipo de roca muy pesada. Según Richard Jones era algo de hierro pero Lewis Jones pensaba que era algún tipo de mineral de plomo. Yo no tenía opinión formada al respecto, de modo que no pude dirimir entre ellos y es así como siguen sin ponerse de acuerdo sobre el asunto, hasta donde yo sé. Hay arenisca roja disponible en lajas delgadas y el granito aparece lleno de cuarzo obtenible y otras clases de piedras que no se consiguen en cercanías del valle del Chubut[28].

16 de diciembre: Salimos del Lago del Potro Fugitivo, viajamos 20 millas al oeste-noroeste. Encontramos agua de lluvia en tres lugares durante el trayecto. De los bordes de la loma del lado oeste brotaban muchos lloraderos de agua

[23]En este caso no debe tratarse de un chacay, inexistentes en el valle inferior del Chubut, sino más bien de alguna especie arbórea del género *Schinus*, para el lego muy semejantes (Beeskow A., com. pers. 2000)

[24] Actualmente Chacay Chico, al noreste de la zona conocida como Chacras de Telsen.

[25] Valle del arroyo Cona Niyeu, que desagua en la laguna Cona, el "lago salado" que menciona Jenkins.

[26] Zona de Aguada del Sapo, casi sobre el paralelo de 42°S.

[27] Quizás este sea el origen del nombre actual de "Rincón del Bagual", donde nace el arroyo Cona Niyeu, en el ángulo sureste del departamento rionegrino de 9 de Julio.

[28] Camwy, en el original. Camwy (sinuoso) es el nombre que los galeses dieron al río Chubut.

dulce, que convergían y aguas abajo formaban un arroyo que corre por el valle 3 o 4 millas y [luego] se pierde en el pedregullo. Cazamos un guanaco cerca del lugar donde acampamos y allí nos quedamos descansando durante el domingo.

17 de diciembre: Después del desayuno, Lewis Jones y yo nos fuimos a dar una vuelta a las laderas de una sierra que quedaba al oeste de nuestro campamento. Estas laderas son muy quebradas con bardas rocosas y desmoronamientos de escoria de lava volcánica, de manera que es muy dificil trepar. Hay un paso angosto entre la montaña en dirección al oeste; aunque transitable, se nota que corre mucha agua después de las lluvias. Las rocas volcánicas se amontonan todas en el fondo del cañadón. Después subimos a la cima del monte que se veía bastante achatado a la distancia y una fractura de roca que parecía volcánica sobre la superficie. Lejos hacia el oeste había una cadena de montañas o cerros que se levantaban al noroeste y en su punto extremo se dirigían al norte.[29] Es evidente que los nativos acampan a veces en este lugar y su senda se dirige al noreste.

18 de diciembre: Salimos siguiendo el arroyo con dirección hacia el sur; aguas abajo el arroyo se pierde totalmente en la tierra, como decía antes. Después de andar unas 4 millas llegamos a un terreno muy bonito, un bajo liso como una mesa que medía unos 300 ó 400 acres, rodeado de colinas. El nombre de este sitio es Prado Escondido. La rastrillada india va por el borde oeste del Prado Escondido y trepa por la barda de cerros quebrados y desmoronamientos de escoria de lava que se extienden sobre la superficie. En poca distancia el camino nos conducía por un cañadón desde ese lugar áspero hasta una planicie parecida a la meseta del Chubut. A los lados de este cañadón había rocas de matices rojizos, piedras regulares cortadas en lajas delgadas de todos los tamaños, útiles para techar, hacer pisos o algo así. En el borde de más abajo del cañadón eran más chicas. Tras recorrer 12 millas, he aquí el panorama más hermoso que vi en esta tierra. Un valle asombrosamente llano y, en partes, de más o menos una milla de ancho. Un arroyo baja de la ladera del cerro que hay al oeste; en el extremo superior del valle hay un gran lago al cual corren las vertientes de la ladera de la montaña y forman un río respetable que baja por el valle. Hay buena pastura natural en todo este valle, con apenas otras plantas mezcladas en ella; hay herbazales y juncales que crecen en las orillas del río en todas partes. Después de almorzar y descansar salimos río abajo por unas 6 millas, entonces vimos que el río se bifurca[30]: una rama tuerce al sureste y la otra al suroeste. Ahora el asunto era cuál de las dos seguir, sea como fuere, seguimos la rama sureste y unas 6 millas más adelante decidimos acampar para pasar la noche.

[29] La Sierra de Apas.

[30] No obstante la extrema rareza de que tal cosa ocurra en la geografía, "bifurcar" es el término que usa Jenkins. Debería recorrerse detenidamente esa zona para ver si -efectivamente- algún anastomosamiento del cauce pudo haber dado al autor la impresión de que el río bifurcaba.

Pensábamos que habría un paso al ramal del suroeste y a través de éste pensábamos llegar al valle del Telsen, pero era un día muy brumoso, como si hubiese humo alrededor nuestro, de manera que no se podía ver nada.

19 de diciembre: Cuando nos levantamos a la mañana siguiente, el tiempo estaba muy claro y vimos cerros y morros en frente a nosotros y el arroyo que seguíamos se dirigía directamente a ellos y nos dimos cuenta de que estábamos en la dirección correcta. Al cabo de unas 7 millas vimos que el arroyo desemboca en el lago que está al final del Valle de los Manantiales[31]. Entonces, como no queríamos pasar dos veces por el mismo lugar, decidimos doblar a la derecha y subir la montaña que se situaba al sur. Tuvimos alguna dificultad en trepar porque la cuesta era pesada y muy abrupta. Cuando llegamos a la cima se abría por delante una gran llanura pastosa; era muy difícil de transitar porque estaba toda llena de grandes piedras, como si fuera un pavimento dañado. Aquí dejamos nuestros caballos libres y se fueron muy lejos y nos costó mucho cruzarlos. El pasto crece entre las piedras y hay grandes tropillas de guanacos en esta pampa, atrapamos uno separado de un grupo grande con los perros. Después de andar unas 16 millas por este campo amable encontramos un cañadón grande y profundo con un arroyo de agua dulce en el fondo y ahí acampamos, siendo su nombre Arroyo del Sauce[32].

20 de diciembre: Salimos del Arroyo del Sauce. Este cañadón viene del noroeste, se ven ojos de agua que brotan en los bordes del cañadón, bien arriba, y es evidente que esos lloraderos aparecen por encima de la misma roca blanca que afloraba en todos los lugares en donde brotaba agua. Este arroyo va disminuyendo al alejarse de las fuentes y se pierde completamente en el pedregullo. El sol salió antes de llegar al [arroyo] Telsen. El Telsen viene de lejos por el nornoreste, nos parece que del fondo del Valle de los Manantiales, pero esto no es del todo seguro ya que no seguimos el río a lo largo ni vimos de manera satisfactoria el extremo norte del paso sino del arroyo del Sauce[33]. Opinamos que sigue corriendo hacia abajo y forma un afluente del río. Tras bajar unas pocas millas por el Arroyo del Sauce, a nuestra derecha aparece una extraña formación rocosa. Se habían formado columnas como si la mano de un artista se hubiese esmerado en hacerlas Cada columna es entera y separada de las otras, fueron puestas piedra por piedra y cada piedra exactamente de la misma forma; la forma de las piedras es como un cuadrado redondeado[34]. Hay diferencias en el tamaño de las columnas, las hay chicas y grandes, pero el

[31] La Laguna Cona.

[32] Debe ser el actualmente llamado Cañadón Chileno.

[33] Tenían razón en no estar seguros. Efectivamente no hay conexión alguna entre los valles del Telsen y el del Cona Niyeu.

[34] Esta singular formación hoy es conocida como “Los Quesitos” de Telsen.

tamaño de cada piedra se corresponde con cada columna, como si las hubiesen cortado a medida. Así, las piedras de las columnas grandes son, en algunos lugares, de unas 15 pulgadas de espesor y otro tanto de ancho y las de las columnas pequeñas de unas 8 o 9 pulgadas de espesor y un ancho semejante. Podría pensarse que las uniones se cimentaron como si hubiera estado trabajando la cuchara de un albañil. Su altura es de unas 12 yardas. El panorama es muy bonito y asombroso. Las columnas están cerca del paso donde el valle del Telsen se abre hacia el sur, su nombre es Paso de las Columnas. Acampamos allí, casi en el medio del valle del Telsen, luego de avanzar unas 20 millas.

21 de diciembre: Salimos Telsen abajo y esta es la única zona por la que pasamos dos veces. Este valle tiene buenos sectores, de alrededor de media milla de ancho en promedio. Anduvimos unas 12 millas. Descansamos al mediodía y almorzamos en el mismo lugar donde encontramos el río la primera vez a la ida. Cuando estuvimos listos, seguimos bajando el Telsen rumbo al sur y después de 12 millas acampamos para pasar la noche.

22 de diciembre: Seguimos bajando el Telsen hacia el sureste por unas 15 millas, allí nos topamos con el camino indio, o sea el camino de los chasquis, que baja por aquí, y lo seguimos cruzando el Getolic por unas 35 [millas], hasta el Pozo Llave. Gwilym Jenkins le erró por 7 u 8 millas al pozo y siguió de largo[35].

23 de diciembre: Ahora enfrentamos la Travesía Feroz (Hirlam ffyrnig). Salimos cuando salió el sol y avanzamos ganando tiempo. Cuando se acercaba el mediodía el calor del sol era casi insoportable y la brisa como si saliera del fuego, sólo pudimos avanzar muy lentamente porque los caballos estaban cansados. Tenían una sed tremenda pues estuvimos montados por unas 12 horas. Llegamos al río hacia las 5 de la tarde después de andar 50 millas. Dejamos un caballo más antes de llegar al río.

24 de diciembre: Llegamos a casa.

Referencias

BMS AX15-78629 y BMS 7626: Manuscritos inéditos, Biblioteca de la Universidad de Gales, Bangor. Departamento de Manuscritos.

Casamiquela, R. (2000) *Toponimia de los galeses en el Chubut.* Editorial Universitaria de la Patagonia, Comodoro Rivadavia.

[35] Ni aún consultando a Tegai Roberts (Gaiman) fue imposible averiguar de quién se trata y cuándo sucedió lo narrado.

Jones, L. [1898] (1993) *La Colonia Galesa: Historia de una Nueva Gales en Suramérica*. Ed. El Regional, Rawson.

Jones, R. [1919] (2002) *Del Imperio al Desamparo*. El Regional, Rawson.

Lloyd-Jones, W. (1930) "Ysbeithio neu archwilio Patagonia". *Y Drafod*, 24-10-30.

Williams, B., *Y Wladfa* (1962) University of Wales Press. Cardiff.

Williams, G. (1969) "Welsh contributions to exploration in Patagonia". *Geographical Journal* (135)2: 213-227.

APUNTES PARA UNA HISTORIA POLITICO-ADMINISTRATIVA DEL CHUBUT

JAUREGUI Graciela B.

Resumen

La organización político-administrativa de la provincia del Chubut se caracterizó, a lo largo de su historia, por diversas modificaciones que afectaron los límites jurisdiccionales de sus departamentos. Tales modificaciones respondieron, en general, a necesidades institucionales de orden judicial, municipal y de justicia, derivadas de un extenso y muy poco poblado territorio. Los tres departamentos originales se transformaron primero en cuatro y luego en quince. Más tarde se creó la Zona Militar de Comodoro Rivadavia, cuyo fin fue la protección del "oro negro" ante la situación internacional imperante. No obstante, con la provincialización del territorio, en 1955, dicha zona se disgregó. El objetivo de este estudio es la investigación de los cambios en la división departamental de Chubut, que se produjeron en el proceso de la organización política del país. Esta indagación será fuente básica para el análisis de la distribución y crecimiento de la población a través del tiempo.

Palabras claves: organización político-administrativa, historia, territorio, departamentos, provincia del Chubut.

NOTES FOR A POLITICAL-ADMINISTRATIVE HISTORY OF THE CHUBUT

Abstract

The political-administrative organization of the province of the Chubut was characterized, throughout its history, by diverse modifications that affected the jurisdictional limits of its departments. Such modifications responded, in general, to institutional necessities of judicial, municipal order and of justice, derived from an extensive and sparsely populated territory. The three original departments became four and then fifteen. Later the Military Zone of Comodoro Rivadavia was created in order to protect oil resources from international pressures. Nonetheless, when the territory became a province, in 1955, the said zone was disintegrated. The objective of this study is the investigation of the changes in the departmental division of Chubut, that took place in the process of the political organization of the country. This investigation will be basic source for the analysis of the distribution and growth of the population through time.

Key words: political-administrative organization, history, territory, departments, province of

the Chubut.

Formación del Territorio Nacional del Chubut

La provincia del Chubut forma parte de esa porción del territorio argentino que era conocida como *Terra Ignota* cuando Hernando de Magallanes reconoció uno de sus accidentes costeros más importantes: la Bahía Sin Fondo o San Matías, que mas tarde pasó a llamarse Golfo Nuevo. El navegante portugués, en 1520, fue el primero en explorar las costas atlánticas del golfo motivado por la reparación que debió realizar a sus carabelas luego de atravesar el océano y continuar su viaje alrededor del mundo.

Fig. 1. Un patagón y un español según un grabado del siglo XVIII.



Fuente: Outes y Bruch, 1951.

A su regreso a Europa los sobrevivientes relataban el encuentro con aquellas tierras y con sus habitantes patagones, denominación que derivó el nombre actual. Narraciones repetidas por los antiguos navegantes y láminas pintadas con aborígenes (Figura 1), permitían apreciar hombres europeos de baja estatura al lado de gigantescos indígenas australes, mito creado por las enormes huellas que dejaban sus pies envueltos en cueros de guanaco, era lo que se conocía del sur del nuevo continente.

Desde entonces y también debido a las huellas que en la nieve dejaban aquellos pretendidos seres descomunales, el solar estepario que habitaban pasó a ser conocido indistintamente como País o Región de los Gigantes Patagones, de los Gigantes o simplemente de los Patagones, forma que por evolución derivaría en la actual expresión Patagonia.

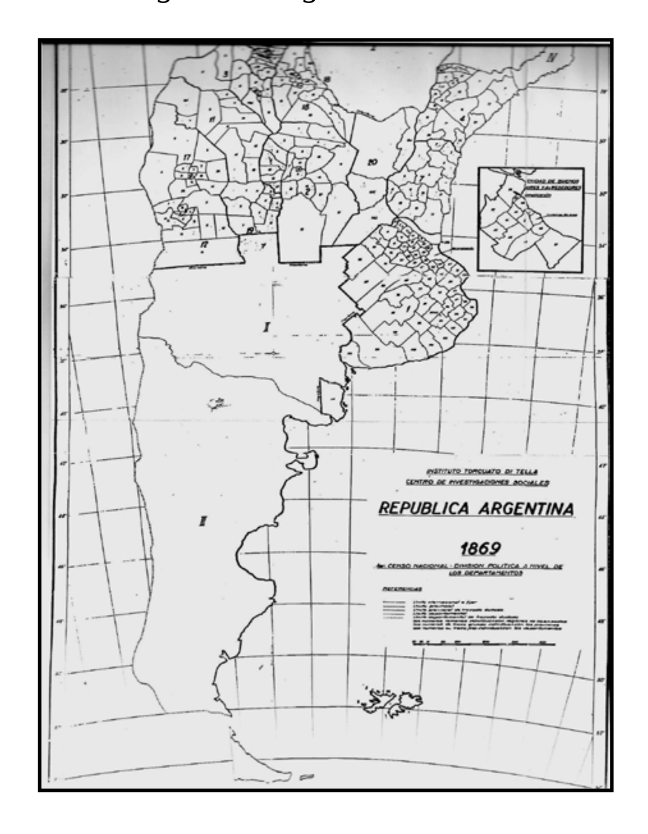
El teniente Musters los describió con admiración y le llamó la atención la corpulencia de uno de sus caciques: Orkeke. Entre los autores más antiguos se hablaba de hombres de entre 2 metros y hasta 2,73 metros; Mayne, los menciona de 2,10 metros. Por su parte, D'Orbigny midió a hombres de 1,92 metros, al igual que Rogers. Prichard, en época más reciente, también los calculó de 1,93

metros; son los casos de talla máxima registrados por los respectivos autores. En realidad no eran hombres tan altos, podían llegar hasta un metro ochenta, pero se supone que se veían altos por compararlos con los araucanos, que eran más bajos que los propios españoles.

Nombres como Simón de Alcazaba y Sotomayor, Juan de la Piedra, Basilio Villarino, Francisco y Antonio de Biedma figuran entre los primeros personajes que participaron en significativos acontecimientos históricos que fueron dando forma al asentamiento del hombre proveniente de Europa con intenciones de fundar y colonizar pueblos.

Este extenso territorio estaba sujeto al dominio de los aborígenes, que lucharon contra las poblaciones europeas postergando así, por décadas, su asentamiento en estas regiones. Las habitaron los tehuelches llegando a un número de 10.000, desde el río Negro hasta el estrecho de Magallanes; sumándose más tarde los mapuches procedentes de Chile, último eslabón de la raza indígena en la Patagonia.

Fig. 2. La Argentina en 1869



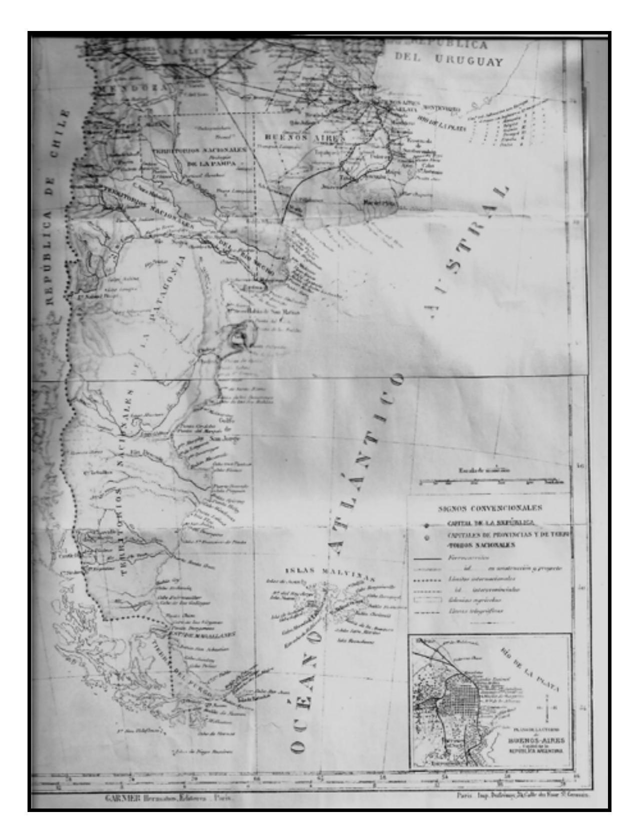
Fuente: Cacopardo, 1966

Con la organización político-administrativa de la Nación, se elaboraron las primeras leyes que dieron marco a la división de la Patagonia. Durante la presidencia de Bartolomé Mitre (1862-1868), según el dictamen de la Ley Nacional 28 del 17 de octubre de 1862, se estableció que las tierras no afectadas a las jurisdicciones provinciales se reconocieran como territorios nacionales. Entre ellas se encontraba la actual provincia del Chubut.

Al llevarse a cabo el Primer Censo Nacional, en 1869**,** la República Argentina estaba dividida en 14 provincias: Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, La Rioja, San Juan, Mendoza, San Luis, Córdoba, Santa Fe, Santiago del Estero, Entre Ríos, Corrientes y Buenos Aires, y en cuatro sectores designados con los números romanos I, II, III y IV. La región central de la Sección III (Figura 2) sería mas tarde el Territorio Nacional del Chubut.

En 1879, con la creación de la Gobernación de la Patagonia (Figura 3) se comenzó a forjar la idea de la división política administrativa de los territorios, tierras que estarían sometidas al gobierno nacional y no provincial, que con el tiempo adquirirían su independencia. Primero fueron las gobernaciones del Gran Chaco (Leyes Nacionales 576 y 688) y después de la Patagonia (Ley Nacional 954). En realidad, fueron legislaciones provisorias que le permitieron a Julio Argentino Roca avanzar sobre la Patagonia llevando adelante la Campaña del Desierto (1879) hasta el río Negro y así poder conquistar las tierras dominadas por los aborígenes.

Fig. 3. Gobernación de la Patagonia



Fuente: De Moussy, 1869

Para continuar con la organización del país, de acuerdo a la Ley Nacional 1532 del 16 de octubre de 1884 se formaron los nuevos territorios. El Territorio del Bermejo pasó a llamarse “de Formosa”; el del Gran Chaco se denominó “del Chaco”; se mantuvieron los territorios de Misiones y de La Pampa; y el territorio de la Patagonia se dividió en los territorios “del Neuquén”, “del Río Negro”, “del Chubut”, “de Santa Cruz” y “de Tierra del Fuego”. Como primer gobernador del Chubut fue designado el Teniente Coronel Luis Jorge Fontana. Por el decreto N° 14.137 se dividió el territorio en dos departamentos: de la Capital y del Sur, tomándose como línea divisoria al río Chubut (Figura 4).

Fig. 4. División jurisdiccional de 1884



Fuente: INDEC, 1992.

El 31 de julio de 1895 el Territorio Nacional del Chubut se dividió en tres departamentos a los que se denominó Rawson, Gaiman y Trelew, designaciones que llevaron los primeros pueblos del territorio (Figura 5).

Fig. 5. La Argentina de 1895



Fuente: Cacopardo, 1966.

El 14 de mayo de 1900 se declaró como capital de Chubut a la ciudad de Rawson, fundada oficialmente por el teniente coronel Julián Murga, Comandante Militar de Carmen de Patagones, el 16 de septiembre de 1865, sobre la margen derecha del río Chubut, a más de 5 kilómetros de su desembocadura en el océano Atlántico.

Su nombre le fue dado en homenaje al eminente estadista Dr. Guillermo Rawson, Ministro del Interior en la Presidencia de Bartolomé Mitre (1862-1868), que favoreció extraordinariamente la colonización de los galeses. El representante de los colonos ante el gobierno nacional era en aquel momento Lewis Jones, en cuyo honor se nombró posteriormente a lo que sería la vecina ciudad de Trelew (del galés: Tre = pueblo, Lew = Lewis: Pueblo de Lewis).

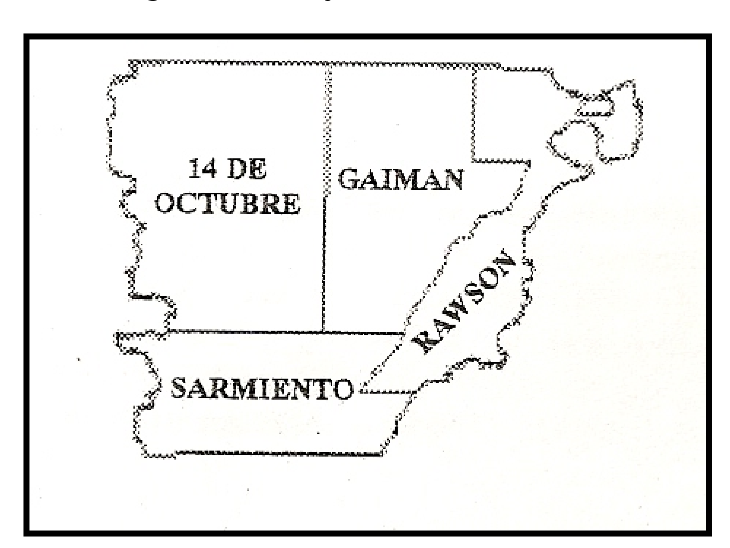
Mediante un Decreto Nacional del 25 de octubre de 1901 se seccionaron al año siguiente los territorios nacionales, justificándose este hecho en el crecimiento de la población y la consecuente necesidad de mejorar los servicios administrativos, en particular en lo concerniente a la policía, la justicia y el régimen municipal.

La Gobernación del Chubut quedó delimitada al Norte por el paralelo 42º S, al Este por el océano Atlántico, al Sur por el paralelo 46º S y al Oeste por el límite internacional con Chile, correspondiente a las más altas cumbres de la Cordillera de los Andes.

En 1904 se redefinieron los departamentos, estableciéndose ahora cuatro: Rawson, Gaiman, 16 de octubre, fecha en que se sancionó la Ley Nacional 1532, y Sarmiento (Figura 6). Este último fue consecuencia de una subdivisión del departamento Gaiman, en el límite con el Territorio de Santa Cruz.

Ante diversas necesidades relacionadas con la organización de las actividades comerciales y jurídicas, el 15 de octubre de 1915 el Territorio Nacional de Chubut quedó políticamente conformado por 15 departamentos cuyos nombres, cabeceras y superficies se pueden leer en la Tabla 1. El mapa resultante se aprecia en la Figura 7.

Fig. 6. División jurisdiccional de 1904



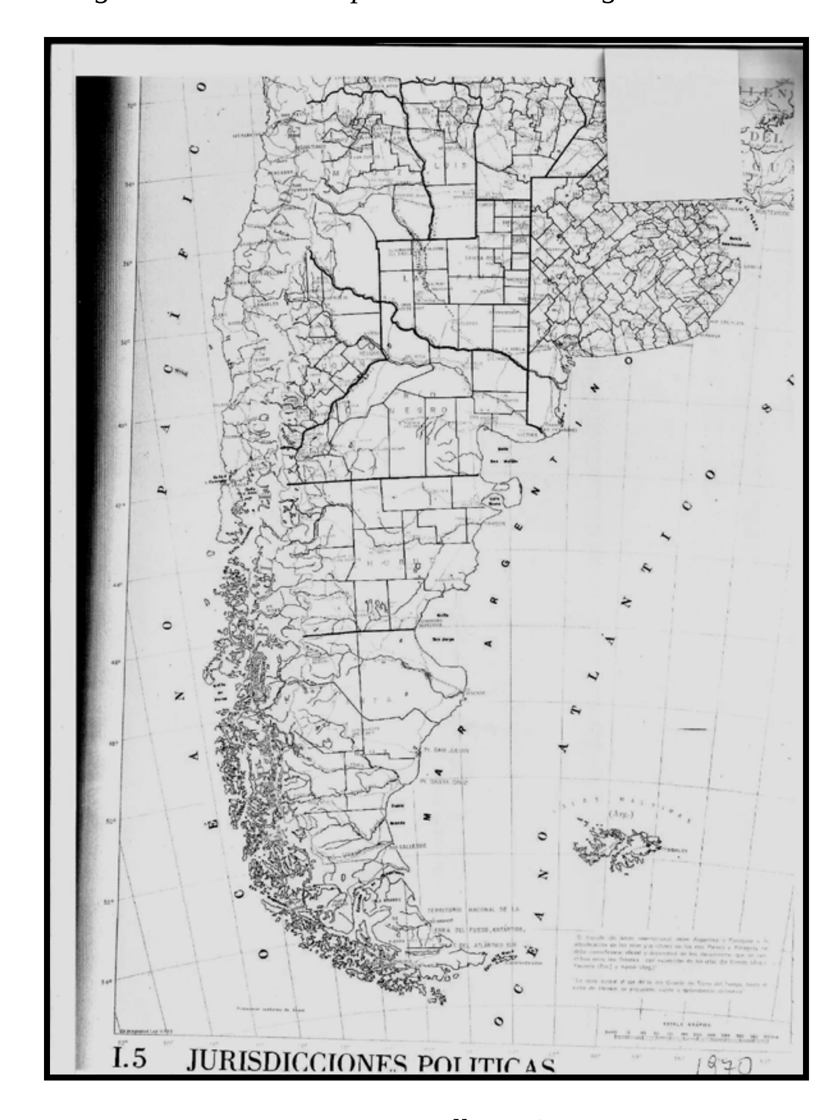
Fuente: INDEC, 1992.

Tabla 1. División departamental de la Provincia del Chubut - 1915

Departamentos	Cabeceras	Superficie (km^2)
Biedma	Puerto Madryn	12.940
Cushamen	Leleque	16.250
Escalante	Comodoro Rivadavia	14.015
Florentino Ameghino	Camarones	16.088
Futaleufú	Esquel	9.435
Gaiman	Gaiman	11.076
Gastre	Gastre	16.335
Languiñeo	Tecka	15.339
Mártires	Las Plumas	15.445
Paso de Indios	Paso de Indios	22.300
Rawson	Rawson	3.922
Río Senguer	Ensanche Colonia Sarmiento (Tecka)	22.335
Sarmiento	Sarmiento	14.563
Tehuelches	Colonia San Martín (José de San Martín)	14.750
Telsen	Telsen	19.893
T O T A L		**224.686**

Fuente: IGM, 1965.

Fig. 7. Jurisdicciones políticas de la Patagonia en 1915



Fuente: Randle, 1981.

Zona Militar de Comodoro Rivadavia

En vista de la gravedad de la situación internacional por la II Guerra Mundial, el gobierno militar del Gral. Pedro P. Ramírez (1943-1944) decidió, el 18 de agosto de 1943, introducir variantes en el gobierno de la región patagónica y de Tierra del Fuego. Poco más tarde, el 31 de mayo de 1944, por Decreto Nacional Nº 13.941, el gobierno del Gral. Edelmiro Farrell (1944-1946) declaró Zona Militar al área de explotación petrolífera de Comodoro Rivadavia. Dicha zona quedó entonces a cargo de un gobernador militar (jefe en servicio activo), que dependía directamente del Ministerio del Ejército y el primero de ellos fue el Gral. Ángel Solari (1944-45).

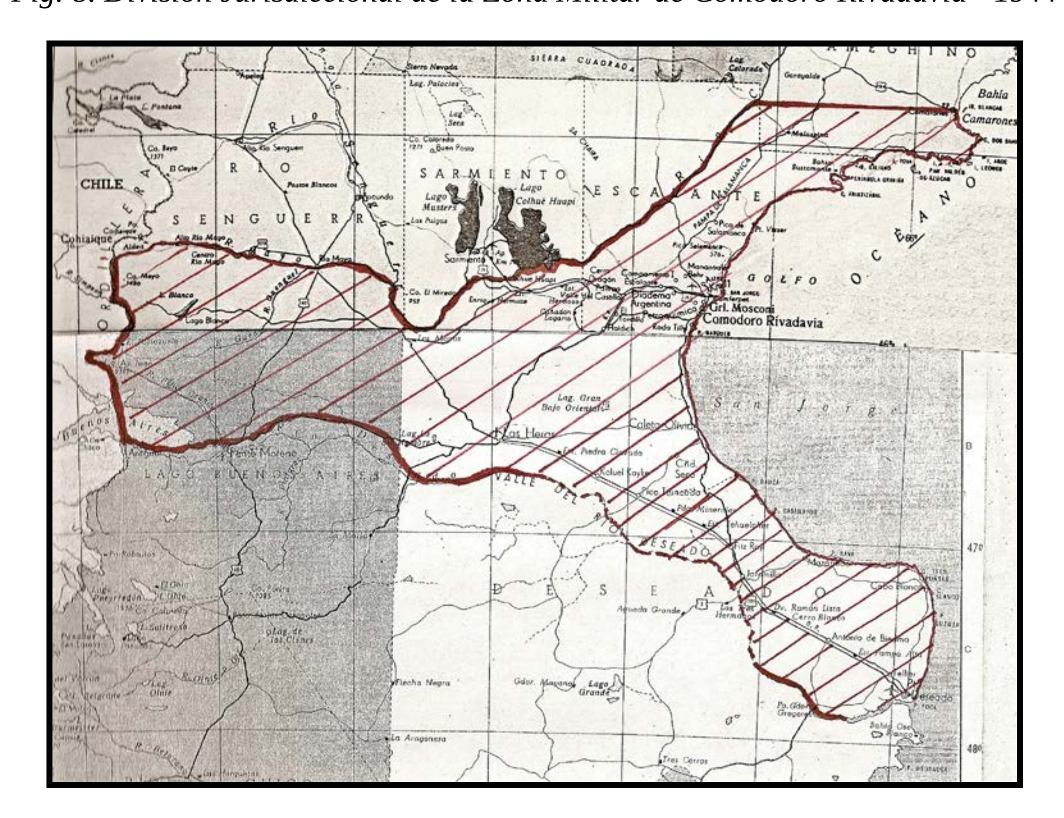
El territorio abarcó tierras del Sur de Chubut y el Norte de Santa Cruz. Los

fundamentos del decreto establecieron que “los actuales momentos, constituyen una imperiosa necesidad de adopción de medidas tendientes a asegurar, desde tiempos de paz, una adecuada protección a la zona de Comodoro Rivadavia”, debido a la posibilidad de invasión a la zona del golfo San Jorge por su proximidad al Pacífico y por sus recursos petrolíferos.

Poco después, el 10 de octubre de 1944, bajo el gobierno del Coronel Juan D. Perón, se determinó la zona de la siguiente forma:

- Por el Norte: alcanzó el límite norte de las secciones D.II y D.III del Territorio Nacional de Chubut, desde el océano Atlántico hasta el río Chico; el límite sigue por el mencionado río hasta la laguna del mismo nombre, la costa sur de la citada laguna y el lago Aike Huapi hasta alcanzar el río Senguerr, desde este curso de agua hasta su confluencia con el río Mayo y desde allí hasta el límite internacional con Chile.
- Por el Oeste: desde el nacimiento del río Mayo hasta la margen meridional del lago Buenos Aires.
- Por el Sur: margen meridional de dicho lago, por el río Fénix (sur), Zanjón del Deseado y río Deseado.
- Por el Este: Océano Atlántico (Figura 8).

Fig. 8. División Jurisdiccional de la Zona Militar de Comodoro Rivadavia - 1944

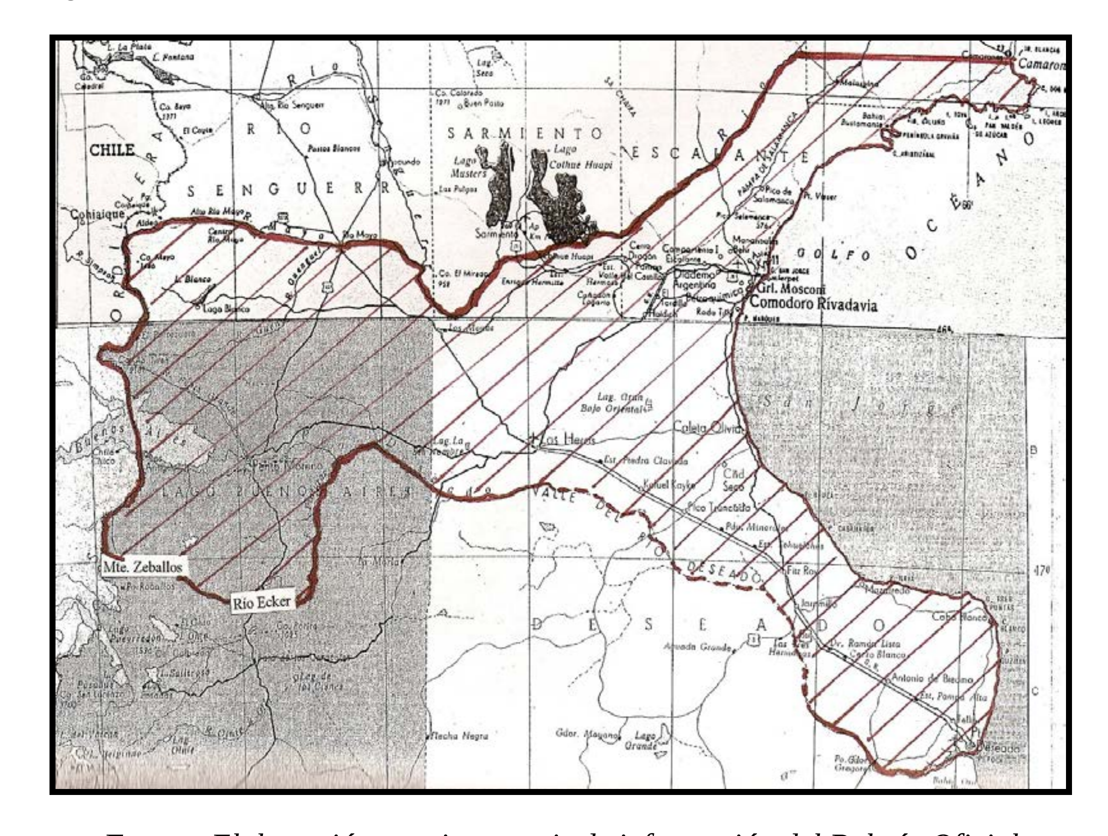


Fuente: Elaboración propia a partir de información del Boletín Oficial.

Finalmente, el 31 de julio de 1945 mediante el Decreto Nacional Nº 17.244 se amplió aún más la Zona Militar, modificando los límites fijados anteriormente:

- ❖ Al Norte: el límite Norte de las Secciones D.III – D.I – G.I – G.II – G.III, desde el Océano Atlántico hasta el límite internacional, según la mensura de la Dirección de Tierras del Ministerio de Agricultura de la Nación.
- ❖ Al Oeste: el límite internacional con Chile.
- ❖ Al Sur: cerro Zeballos – nacimiento del río Taker (o río Ecker) – río Pinturas – río Deseado hasta su desembocadura en el Océano Atlántico.
- ❖ Al Este: el Océano Atlántico (Figura 9).

Fig. 9. División Jurisdiccional de la Zona Militar de Comodoro Rivadavia - 1945



Fuente: Elaboración propia a partir de información del Boletín Oficial

La provincialización y el nuevo departamento Atlántico

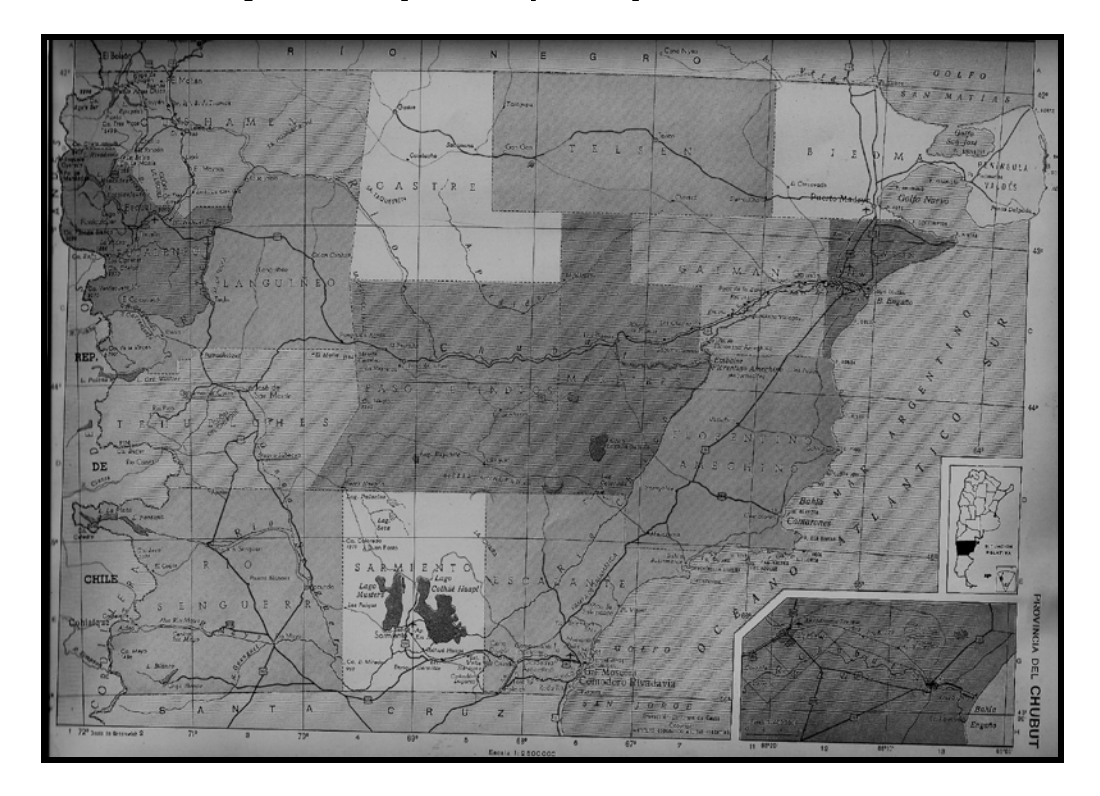
Ante la necesidad de unificar las formas jurídico-administrativas en todo el país e invocando disposiciones constitucionales, por Ley Nacional Nº 14.408 del 15 de junio de 1955 y Decreto Nacional 11.429 del mismo año, se convirtieron en provincias casi todos los territorios existentes menos el de Santa Cruz. Con referencia al sur patagónico la ley decía textualmente: “Se constituirán tres

provincias que tendrán respectivamente los límites de las territorios nacionales de Neuquén, Río Negro y Chubut".

Con la provincialización, la Zona Militar de Comodoro Rivadavia quedó dividida en dos, pasando el límite por el paralelo 46º S. La mayor extensión pasó a pertenecer a la nueva provincia del Chubut, que quedó limitada de la siguiente manera:

- ❖ Norte: paralelo 42º S desde el Mar Argentino hasta la Cordillera de los Andes.
- ❖ Sur: paralelo 46º S desde el Mar Argentino hasta la Cordillera de los Andes.
- ❖ Este: el Mar Argentino cuyo punto extremo terrestre es la Punta Hércules en la península Valdés sobre la costa del Mar Argentino: Lat. 42º 36' S, Long. 63º 36' O.
- ❖ Oeste: Cordillera de los Andes, cuyo punto extremo se encuentra al Sur del Boquete Oyarzún: Lat. 42º 36'S, Long. 72º 08' O (Figura 10).

Figura 10. La provincia y sus departamentos – 1955



Fuente: IGM, 1965.

Más recientemente, por Ley Provincial N° 3.317 del 1° de junio de 1989, la provincia declaró que "ejerce el dominio y la jurisdicción de los recursos

renovables y no renovables, orgánicos e inorgánicos existentes en las aguas, lecho y subsuelo del espacio marítimo adyacente hasta las doscientas millas marinas", creando un nuevo departamento: el departamento Atlántico, de manera que actualmente son 16 los departamentos. Este último, que no tiene superficie continental sino que es estrictamente marítimo, tiene por límites:

- Norte: paralelo 42° S.
- Sur: paralelo 46° S.
- Oeste: costa del océano Atlántico.
- Este: límite determinado por las 200 millas marinas, contadas a partir del límite Oeste, salvo en los casos de los golfos San Jorge, Nuevo y San Matías, en que la distancia se mide desde las líneas que unen los cabos que forman sus respectivas bocas.

Origen del nombre de la provincia y de sus departamentos

Muchas son las acepciones de la palabra que designa el nombre de la provincia. Es una voz atribuida a la lengua araucana y a la tehuelche, con el significado de "tortuoso" (el río epónimo), "corcovado", "que da muchas vueltas", etc. Otras formas gráficas: *Chupat-aiken, Chuput, Chóbot, Chúbot, Chuut, Chóbat, Chuhug, Chuwed.* Los tehuelches la pronuncian *Chóbot*, -algunos *Chóbt-aike* (donde está el *Chobts*)- los araucanos *Chúbut* y los quenena *Chúbat*.

George Musters, investigador y cartógrafo contemporáneo del Perito Moreno, en el mapa que acompaña a su obra: *Vida entre los patagones*, consignó *Chupat*, y Francisco P. Moreno, en su *Viaje a la Patagonia Austral,* menciona un paradero denominado *Chupat-aiken*. Ninguno de ellos da explicación sobre el significado del nombre. Tomás Harrington, estudioso de las lenguas amerindias, manifestó en su trabajo *Nombres indios y galeses de la toponimia patagónica* que "la voz es grave, *Chúbat*, y del *gününa küne"*.

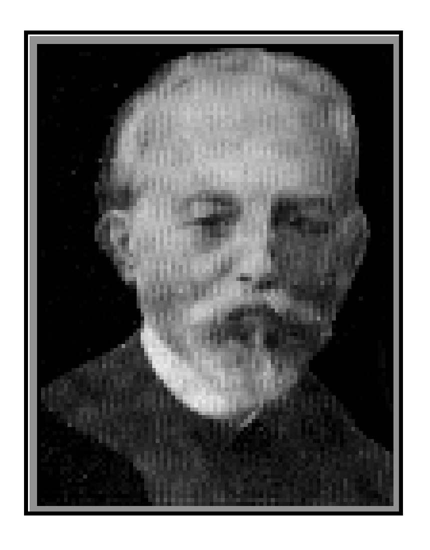
Los nombres de los departamentos de Chubut obedecen a distintos criterios impuestos por una significación especial relacionada a voces aborígenes o nombres de personas que se han destacado por su actuación en el territorio:

Florentino Ameghino: naturalista dedicado a la paleontología y la antropología (Figura 11) cuyas colecciones reunidas llenaron los museos argentinos y europeos. En su homenaje se impuso el nombre a un dique que suministra energía a la zona del valle inferior del río Chubut.

Biedma: Francisco de Biedma (Figura 12) y su hermano Antonio, conjuntamente con Juan de la Piedra fundaron el Fuerte San José el 20 de enero de 1778, con el fin de consolidar la presencia española en territorios bajo su dominio. A tal fin resultaba necesario ocupar los vastos espacios de la región

patagónica, aún en poder del indígena, y sus extensas costas expuestas al poder de las armadas de Inglaterra y Francia. El 22 de abril de 1779, en la margen derecha del río Negro, a 30 kilómetros de su desembocadura en el océano Atlántico, Francisco de Biedma y Narváez fundó un pequeño fuerte que, tras una inundación, al poco tiempo fue trasladado a la margen izquierda, más alta y bien protegida. El fuerte recibió indistintamente los nombres de Patagones, del Carmen y del Río Negro. Se comenzó a poblar la región con la llegada de españoles procedentes de Asturias, León, Galicia y la maragatería, en su mayoría artesanos y agricultores. El fuerte se llamó Nuestra Señora del Carmen en honor a la Santa Virgen, que el fundador eligió como patrona de la población, el agregado de Patagones significa que la fundación se hizo en tierras de los indios Patagones. Con los años se convirtió en la única fundación española en territorio argentino con vida marítima, y por ello el imperio de Brasil envió una escuadra poderosa para conquistarlo. El pueblo, levantado en armas, defendió y luchó contra las fuerzas brasileñas, las que fueron totalmente rendidas el 7 de marzo de 1827. Con este hecho se afirmó definitivamente la soberanía nacional en la Patagonia.

Fig. 11: Florentino Ameghino



Fuente: www.es.wikipedia.org/

Fig. 12: Francisco de Biedma



Fuente: Museo Histórico Regional Ema Nozi

Cushamen: Significa “soledad” en lengua tehuelche.

Escalante: Nombre en homenaje al Dr. Wenceslao Escalante (Figura 13), Ministro de Agricultura en la presidencia de Julio A. Roca, quien dio forma a la “Ley de Tierras” o Ley Escalante del año 1903, que estableció como primordial la división adecuada de las tierras siguiendo las peculiaridades del terreno. Estableció que la mensura y la división debían ser una tarea posterior a la

exploración, que indicaba el destino apropiado que se le daría a la tierra en cada caso. El Estado era el único colocador de la tierra pública.

Fig. 13. Wenceslao Escalante



Fuente: Archivo General de la Nación

Futaleufú: *Vuta* o *vucha* significa "grande" y *leuvu*: río, arroyo (Figura 14) en lengua mapuche, es decir "río grande".

Languiñeo: Voz mapuche. *La*: muerte; *neyeu*: sitio; "lugar de muertos", "paso de la muerte".

Gaiman: Vocablo aborigen que significa "asperón", "piedra de afilar", "punta de piedra".

Gastre: Planta muy conocida en Chubut, cuya raíz dulce secaban y molían los aborígenes para comer con grasa o con agua (Figura 15). *Gástrrek*: nombre vulgar de leña – piedra.

Fig. 14. Río Futaleufú



Fuente: www.patagonia.com.ar

Fig. 15. Plantas de gastre

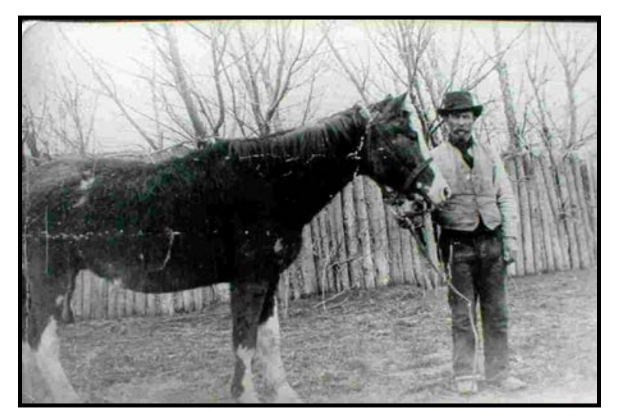


Fuente: www.es.wikipedia.org/wiki/Plantae

Mártires: Nombre impuesto a raíz de la emboscada sufrida por cuatro colonos galeses. John Daniel Evans fue el único que logró escapar por el épico salto y el galope de su caballo "Malacara" (Figura 16). En 1884, en una incursión en la búsqueda de oro con un grupo de amigos, Evans se alejó del campamento tomando el mejor caballo del grupo para cazar algún animal. Montó al "Malacara" y regresó con dos maras. "Cuando de pronto [contó Evans] sentimos

un aullido, y gritos de guerra de los indios y la atropellada de los caballos. Eché una mirada hacia atrás y vi sus lanzas brillar al sol, nos cerraron en círculo; sentí el chuzazo de la lanza en mi paleta izquierda y antes de que pueda reaccionar vi a Parry caer a tierra con una lanza clavada en el lado derecho y no se si los otros compañeros estarían heridos porque hasta ese momento se mantenían sobre sus caballos. Clavé las espuelas en las costillas del Malacara, rompí el primer círculo de lanzadores y un indio que se encontraba a retaguardia detrás del círculo tomó su lanza con las dos manos y me la arrojó; logré desviarla con el brazo y la vi clavarse en la arena al lado de mi caballo y antes de que tuviera una segunda ocasión mi Malacara en dos saltos había salido de su alcance y disparaba dando tremendas brazadas a todo lo que le daban sus patas hacia el noroeste y un tropel de indios me seguía...". Trescientos metros adelante un profundo zanjón le cerraba el paso; Evans se veía arrinconado pero el Malacara no lo defraudó, saltó al fondo del zanjón, absorbió el golpe y luego trepó por el lado opuesto. Los excelentes caballos indios no pudieron imitar la hazaña y el rodeo que tuvieron que dar le dio al fiel equino una ventaja que no pudieron descontar. Evans regresó a Puerto Madryn. Allí se armó una partida de 43 hombres armados que retornaron al lugar de los hechos ocho días después. Leáis Iones encabezaba el grupo con el que también viajó Evans. El espectáculo era horroroso, sus amigos: Richard B. Davies, John Hughes y John Parry estaban muertos y mutilados. A partir de este hecho el lugar pasó a llamarse “Valle de los Mártires” y años más tarde se denominó también Mártires al departamento respectivo.

Fig. 16. Evans y su caballo Malacara (1907)



Fuente: www.confederaciongaucha.com.ar

Fig. 17. Paso de Indios



Fuente: www.confederaciongaucha.com.ar

El Malacara acompañaría a Evans también en la épica expedición de los "Rifleros del Chubut", que al mando del Tte. Cnel. Luís Jorge Fontana - gobernador del Territorio- descubrió el "Valle Encantado" (Cwm Hyfryd) en la

cordillera, explorando unos 5.000 km de desiertos, valles y montañas de la actual provincia del Chubut. En invierno de 1909 el Malacara murió a los 31 años. John Daniel Evans enterró a su amigo en el fondo de su casa.

Paso de Indios: Se llama así porque fue lugar obligado de huida para los aborígenes, cuando venía exterminándolos el ejército expedicionario. Está en el centro de la provincia, camino de Trelew a Esquel (Figura 17). Anteriormente se denominó “La Herrería”, respondiendo al pequeño taller donde los troperos hacían la remuda de las herraduras de las mulas.

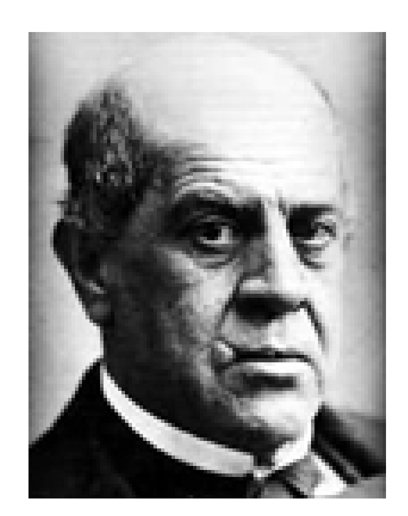
Rawson: Guillermo Golesbery Rawson fue médico y senador (Figura 18), habiendo sido designado Ministro del Interior en el gobierno de Bartolomé Mitre (1862-1868). Desarrolló medidas para el control de la higiene y de los alimentos. Fue el propulsor de las primeras alcantarillas de Buenos Aires y creador de la Cruz Roja Argentina. Introdujo el sistema métrico decimal y organizó el Primer Censo Nacional (1869). La comunidad galesa impuso ese nombre a la primera aldea del entonces Territorio Nacional del Chubut.

Fig. 18. Guillermo G. Rawson



Fuente:es.wikipedia.org/wiki/

Fig.19. Domingo F. Sarmiento



Fuente: www.historiadelpais.com.ar/

Sarmiento: En este departamento está ubicada la localidad fundada por Pietrobelli, denominada originalmente “Colonia Ideal”. Más tarde recibió ese nombre en homenaje al entonces Presidente de la República (Figura 19). Fue maestro, subteniente de milicias, escritor, periodista, senador, ministro, director general de escuelas y creador de muchas, sociólogo, diplomático, gobernador, hasta convertirse en presidente de la Argentina. Fue extensa su obra literaria. Merece citarse la creación de numerosas escuelas primarias, la Academia de Ciencias, la Escuela Normal de Paraná (contrató maestros extranjeros), la Universidad Nacional

de San Juan, la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, la Biblioteca Nacional de Maestros y el Observatorio Astronómico de Córdoba. Interesado en la formación profesional de las fuerzas armadas, fundó la Escuela Naval y el Colegio Militar. Fomentó además el desarrollo del comercio, la agricultura y los transportes. Realizó el Primer Censo Nacional de Población, alentó la inmigración, encargó la reforma del puerto de Buenos Aires, contribuyó al desarrollo de las telecomunicaciones y contrató a hombres de ciencia extranjeros.

Senguerr o Senguel: En tehuelche significa: "paso del río" (Figura 20). Los aborígenes se referían únicamente a un punto del río al cual llegaban por una trillada senda. Hoy el término implica al río mismo.

Fig. 20. Río Senguerr



Fuente: Archivo General de la Nación

Fig. 21. Tehuelche



Fuente: http://www.limbos.org/sur/

Tehuelches: Voz mapuche. Deriva de Tehuel: arisco; Che: gente; es decir: gente arisca. "Un día, de pronto, descubrimos a un hombre de gigantesca estatura (...) Era tan alto él, que no le pasábamos de la cintura". Así los describió el maravillado -y exagerado- cronista Antonio Pigafetta, de la expedición de Hernando de Magallanes (Figura 21).

Fig. 22. Telsen o Cortadera



Fuente: es.wikipedia.org/wiki/

Telsen: Voz tehuelche cuyo significado es "carrizo", junco, cortadera (Figura 22) o cola de zorro. Hierba de la familia de las gramíneas con raíz larga, rastrera y dulce, cañas floríferas de hasta 2 metros, muchas

hojas planas, anchas y puntiagudas y una hilera de pelos en vez de lígulas, formando espiguillas violáceas amarillentas en panoja ramosa. Se cría cerca del agua.

En síntesis, Rawson, Sarmiento, Escalante, Ameghino, entre otros, y Telsen, Senguerr o Languiñeo, conforman un mosaico de palabras de distinto origen que hoy forman parte de una unidad cuando se menciona el vocablo Chubut.

Conclusiones

Durante un proceso que duró 90 años, desde el primer asentamiento oficial de los colonos galeses hasta la definitiva provincialización de Chubut, el territorio fue adaptándose a las necesidades político - administrativas y a las transformaciones de una región casi despoblada pero en permanente crecimiento, causas que determinaron las continuas modificaciones en los límites interdepartamentales de la provincia.

Referencias

Archivo General de la Nación. Buenos Aires.

Argentina, República (1904) Determinando los límites del Territorio Nacional del Chubut. Autorizando la división del Territorio Nacional del Chubut en tres departamentos. *Boletín Oficial de la República Argentina,* Año XII – Nº 3.194. Buenos Aires, 27 de mayo.

Argentina, República (1943) Creación de la Zona Militar de Comodoro Rivadavia. *Boletín Oficial de la República Argentina*, Año LI. Buenos Aires, 5 de octubre.

Argentina, República (1944) Ampliación de la Zona Militar de Comodoro Rivadavia. *Boletín Oficial de la República Argentina*, Año LII – Nº 15.022. Buenos Aires, 17 de octubre.

Argentina, República (1945) Amplia la Zona Militar de Comodoro Rivadavia. Decreto Nº 17.244 del 31 de julio de 1945. *Boletín Oficial de la República Argentina*. Buenos Aires, 21 de agosto.

Argentina, República (1946) Sanción de la ley Nº 12.913 del 31 de diciembre de 1946. Ampliación de la Zona Militar de Comodoro Rivadavia. *Boletín Oficial de la República Argentina*. Buenos Aires, 3 de junio de 1947.

Cacopardo, M. C. (1966) *Población Argentina de demografía diferencial. Tablas y Gráficos*. Buenos Aires, Instituto Torcuato Di Tella.

De Moussy, V. M. (1869) *Description geographie et Statistique (Confederation*

Argentine). París, Libraire de Firmin Didot Freres.

Difrieri, H. A. (1958) Población Indígena y Colonial, en: *La Argentina. Suma de Geografía*. Buenos Aires, Peuser, Tomo VII.

Fernández, S. (1960) Toponimia Indígena de la Pampa y Patagonia, en: *La Argentina. Suma de Geografía*. Buenos Aires, Peuser, Tomo VIII.

Harrington, T. (S.f.) *Nombres indios y galeses de la toponimia patagónica.*

IGM (1965) *Atlas de la República Argentina. I Parte Política.* Buenos Aires, Instituto Geográfico Argentino.

INDEC (1992) *Los municipios del Chubut. Estadísticas básicas*. Buenos Aires, Instituto Nacional de Estadística y Censos.

Municipio de Comodoro Rivadavia (1987) *Compendio de Crónicas Regionales*. Comodoro Rivadavia, Dirección Municipal de Cultura - Diario Crónica.

Museo Histórico Regional Ema Nozi. Carmen de Patagones, Banco de la provincia de Buenos Aires.

Outes F.; Bruch C. (1951) *Los aborígenes de la República Argentina.* Buenos Aires, Estrada.

Randle, P. H. (1981) *Atlas del desarrollo territorial de la República Argentina.* Buenos Aires, Oikos.

www.confederaciongaucha.com.ar/noticias/

www.historiadelpais.com.ar/

www.limbos.org/sur/tehue

www.patagonia.com.ar/album_fotos/

EL DESARROLLO DE LA GANADERÍA OVINA Y LA INDUSTRIA LANERA EN LA REGIÓN

GORLA, Carlos María

Resumen

Las condiciones favorables que reúne la Península Valdés para la explotación de la ganadería ya habían sido advertidas cuando España inicio la ocupación de la Costa Patagónica. Planteado el futuro desarrollo ganadero de la Patagonia, a partir de la campaña de Roca, que la definiría como la principal región ovina de país, se analizan en este trabajo: 1) Las condiciones naturales de la Península Valdés, considerando entre otros aspectos la necesidad de dotar a sus campos del agua indispensable para el manteamiento de las majadas y la legislación de tierras para su ocupación. 2) El poblamiento de la Península de Valdés entre 1886 y 1905. 3) La explotación ganadera en la Península Valdés abordando: a) la formación racial de sus majadas, b) la incidencia de la Primera Guerra Mundial en su orientación, c) la solución para evitar la sobre carga animal en los campos, d) la formación de las primeras cabañas en la Península Valdés.

Palabras claves: explotación ganadera, agua, poblamiento, legislación de tierras, Península Valdés.

THE DEVELOPMENT OF THE SHEEP RANCHING AND THE WOOL INDUSTRY IN THE REGION

Abstract

The favorable conditions of Península Valdés for livestock farming had already been acknowledged by the time Spain sets about the occupation of the Patagonian coast. Considering the future stockbreeding development of Patagonia as from Roca's Campaign, which would define it as the main region for sheep farming in the country, this work analyzes: 1) the natural conditions of Península Valdés, considering, among other aspects, the need to provide water to its fields, essential for the survival of herds, and land legislation for its occupation; 2) the settling of Península Valdés between 1886 and 1905; 3) livestock farming in Península Valdés, especially addressing: a) the racial formation of its herds, b) the incidence of World War I in their orientation, c) the solution brought about to avoid livestock overload in the fields, and d) the formation of the early cabins in Península Valdés.

Key words: livestock farming, water, settling, land legislation, Península Valdés

Antecedentes

Las condiciones favorables que reúne la Península Valdés para la explotación de la ganadería ya fueron advertidas cuando España inició la ocupación de la Costa Patagónica. Según el "Estado" en el que se detallaba la composición de la expedición que se dirigió a Bahía Sin Fondo, ésta llevó 12 bueyes y 12 caballos, "para el servicio de las poblaciones", pero, de acuerdo a lo que refiere Francisco de Viedma en su Diario, de éstos sólo dos caballos se conservaron vivos en el Puerto de San José.[1]

A principios de 1779, para cubrir la casi total falta de ganado, se compraron 20 mulas, 20 caballos, 40 vacas 24 bueyes domados, 12 toros, 40 cerdos y 50 carneros, con el objeto de remitirlos a la Costa Patagónica, propósito que se frustró al perderse la embarcación que debía transportarlos.

Con el fin de iniciar la ganadería en la Patagonia, Juan de la Piedra señaló la conveniencia de conducir ganado por tierra, desde Buenos Aires hasta el Puerto de San José, fundado en que éste reunía condiciones favorables para su explotación y, además, para la industrialización de las carnes, pues contaba con dos salinas que, decía Francisco de Viedma, podían abastecer "todas las Américas". Afirmaba, que aun secándose todas las lagunas que se habían descubierto, quedando solamente las fuentes, "haciendo abrevaderos en ellas, hay lo suficiente para cuanto ganado se intente poner, con la particularidad utilísima de tenerlo allí aquerenciado en esta forma".

Señalaba también la óptima situación del terreno de la parte del Este y Nordeste, que siendo una punta que salía al mar y teniendo las fuentes a tres leguas al Sudeste del establecimiento, colocaba el ganado "como acordonado", seguridad que, en su opinión, se acrecentaba "si como parece natural" – decía – la punta de la tierra volvía haciendo entrada hacia el Oeste o Sudoeste.[2] Acerca de las condiciones favorables que reunía el Puerto de San José para la ganadería, agregaba, que con uno o dos fortines quedaba defendido "todo el martillo de tierra que media entre los dos puertos" y con ello "sin poder ser robado el ganado, herramientas, ni otra cosa a que son tan inclinados los indios, y en caso que alguno entre (de que no hay testigo) será preciso que se rinda a discreción".[3]

Estaba plenamente convencido de la conveniencia de conducir el ganado por tierra, pues consideraba que "pensar que por mar se ha de abastecer, habiendo tan útiles proporciones por tierra, es querer tener sobre mucho costo otras Malvinas que al cabo de 12 años que están por nosotros y siempre enviando ganado, todavía no se puede dar carne fresca a la gente; más, puesto en San José el ganado que se

[1] Archivo General de Indias (AGI). Buenos Aires, 331.

[2] Ibídem. Juan de la Piedra a José de Gálvez, Buenos Aires, 8 de junio de 1779.

[3] Ibídem. Juan de la Piedra a José de Gálvez, Buenos Aires, 5 de agosto de 1779.

pueda, está en buena proporción para otras poblaciones y aun para llevar a San Julián por ser menor la distancia que desde aquí, y por consecuencia padecer menos en el tránsito, con lo que se logrará llegue más al destino que se le de". Sin embargo, este plan no fue considerado, debido a la separación de Juan de la Piedra de la comisión que se le había encomendado.

Poco después, Basilio Villarino expuso un proyecto parecido, aunque más completo y preciso, pero el mismo daba lugar a serios reparos. En primer lugar, el piloto gallego subestimaba, peligrosamente, la fuerza de los indios que poblaban el tránsito hasta el Puerto de San José y las tierras vecinas a éste y, en segundo lugar, no se tenía en cuenta que las 4.000 cabezas de ganado, que se proyectaban llevar, serían un poderoso estímulo a su agresividad.[4] La oposición que manifestó el Virrey a este proyecto y la prisión que sufrió Villarino, a raíz de que se sospechaba que había divulgado noticias sobre los reconocimientos que había practicado, determinaron el fracaso de esta iniciativa.

No obstante, se enviaron algunos animales para atender las necesidades del establecimiento, principalmente para el transporte del agua de las fuentes, esencial para la vida del mismo. En octubre de 1782, en el Puerto de San José había seis bueyes, tres vacas, cuatro terneros, catorce caballos, una yegua, tres mulas, dieciocho cerdos grandes y cuarenta y un cerdos medianos.[5] Meses después, el 29 de mayo de 1783, se embarcaron en el Río Negro, en el bergantín *La Piedad*, cuatro caballos y cuatro bueyes, que se remitieron al citado establecimiento.[6]

Con el descubrimiento del camino del Río Negro al Puerto de San José, efectuado por el teniente José de Salazar en 1783, se abrieron excelentes perspectivas para desarrollar la ganadería en este último, ya que a través del mismo se podrían llevar los animales necesarios, para conducir el agua y la leña que requería dicho establecimiento. Al mismo tiempo, sería posible proveerse de carne fresca o salada, pues – decía Viedma – "franquean aquellos terrenos pastos y comodidad para más de dos mil cabezas de ganado vacuno el que con 100 vacas que se lleven teniendo una mediana economía y gobierno dentro de pocos años puede haberlas".

Si bien se podía aducir en contra de este cálculo, la falta de aguadas en el verano, afirmaba, "que unida toda el agua que vierten los manantiales de aquel paraje, en una, dos o tres balsas o estanques con los correspondientes resguardos no puede faltar, y aún podrá ser que sobre para beneficiar alguna otra huertecita pues me aseguran que pasan de 30, los que hasta el presente se han reconocido. Yo

[4] Ibídem. Diario de Basilio Villarino y Bermudes.

[5] Archivo General de la Nación (AGN). 9.16.3.10. Juan José Gómez a Francisco de Viedma, Puerto de San José, 24 de octubre de 1782. Juan de la Piedra llevó cuatro cerdos al Puerto de San José (AGI. Buenos Aires, 331. Diario de Juan de la Piedra), pero después de 1782 nunca más se los mencionó en los sucesivos inventarios que se practicaron.

[6] AGN. 9.16.3.11.

solamente cuando estuve allí vide [sic] tres y con estos solos se riega un corto pedazo de terreno que tienen de huerta, entre los otros me informan hay muchos de mayor caudal”.

Estas opiniones coincidían, en líneas generales, con las que había formulado Juan de la Piedra y resaltaban las óptimas condiciones que, según consideraba, reunía el Puerto de San José para la ganadería. Pero yendo aún más lejos, Viedma destacaba la importancia que podía representar la cría del ovino, profetizando la prosperidad que el mismo adquiriría algo más de un siglo después en Península Valdés. Al respecto señalaba, que para el ganado lanar era “excelente aquel terreno” y como el mismo “con muy poco agua está mantenido, y apetece la salitrosa”, conceptuaba que aun la de los pozos inmediatos al mar podría serles de provecho “por salada que esté”, de modo que nunca podría faltarles dicho elemento.[7]

Enterado de la proporción que ofrecía el camino para conducir ganado, Viedma dispuso la remisión de algunos animales al Puerto de San José. Para ello se debieron tomar algunas precauciones, a fin de evitar que los indios de Chulilaquin, que tenían sus toldos una jornada río arriba del establecimiento del Río Negro, “de donde se toma el camino, para dicho puerto, les viesen, e intentasen perturbarle el viaje”.

A dicho efecto, dispuso que hasta las inmediaciones del Puerto de San Antonio fuesen escoltados por Juan Ignacio Pérez con una partida de siete hombres, a quien instruyó, que si avistaba indios “se fuese con ellos a sus toldos, les entretuviese, regalase, y obsequiase con aguardiente, y bujerías.....hasta que tuviesen tres y cuatro días de marcha, con lo cual – decía – aseguraba todo riesgo, y contingencia”.

El 15 de octubre de 1783, según lo dispuesto, salieron de San Javier el dragón Lorenzo Muñoz con otros dos dragones y seis peones, llevando “veinte bueyes mansos, treinta novillos, que pueden domarse a las carretas, y diez vacas”. Este ganado y los bueyes que había en el Puerto de San José serían suficientes para que anduvieran seis carretas de carga mayor, mientras que con los caballos que había llevado el comandante José de Salazar, los que allí había y los que se dejarían al cabo de este viaje – decía Viedma – “se juntarán muy cerca del ciento”.[8]

Las condiciones favorables que reunía la Península Valdés para la ganadería las reafirmó Viedma en la Memoria que elevó al virrey Marqués de Loreto, el 1º de mayo de 1784, en la cual decía, respecto al Puerto de San José, que a “todo

[7] AGN. Biblioteca Nacional, 169. Francisco de Viedma a Vértiz, Fuerte del Carmen Río Negro, 13 de octubre de 1783.

[8] AGN. 9.16.3.12. Francisco de Viedma a Vértiz, Fuerte del Carmen Río Negro, 22 de octubre de 1783.

ofrecen proporción aquellos terrenos: fomentando la cría de ganado puede abundar con el tiempo, en términos que se saque algún fruto de sus cueros y de las carnes; pues allí será muy fácil y barato este comercio, por la abundancia y excelente sal de sus salinas, y ser de superior calidad aquellas carnes a la de los campos de Montevideo y Buenos Aires, por lo salitroso de sus pastos".[9]

Después de 1789, en el Puerto de San José el crecimiento del ganado fue altamente satisfactorio, demostrando que era posible convertirlo en un importante centro ganadero, como ya había pensado Juan de la Piedra. De sólo sesenta vacunos y veintidós equinos, que existían en dicho año, en 1798 había cuatrocientos y ciento ocho respectivamente. Este acentuado crecimiento prosiguió en los años siguientes, de tal suerte, que el 2 de diciembre de 1808, cuando los indios hicieron una segunda entrada, éstos se llevaron toda la caballada y seiscientos vacunos, dejando sólo tres caballos y quince yeguas. Este hecho, que echaba por tierra tantos años y esfuerzos dedicados al desarrollo ganadero del establecimiento, mostraba – como señalaba el comandante del Río Negro – que "ínterin no se mude a la angostura el destacamento que guarnece ese puesto, siempre ha de ser perseguido por los indios por el mucho ganado que allí existe, y por lo mal situada que se halla dicha guardia".[10] No efectuándose el traslado de ésta, el Puerto de San José fue atacado y destruido por los indios en 1810.

No obstante, la Península Valdés incrementó en los años siguientes su stock ganadero, convirtiéndose en el centro de procreación del ganado patagónico. En 1815, el visitador Martín José Medrano informaba que había en ella "veinte mil cabezas de ganado vacuno", cuando en el Río Negro se carecía del mismo, no disponiendo los pobladores de los bueyes indispensables para "romper la tierra y adelantar sus sementeras", así como de carne para su subsistencia. Propuso entonces enviar "cincuenta soldados y otros tantos vecinos.....la mayor parte en dos buques medianos, y veinte hombres por tierra", desde el Río Negro. El propósito era "matar todo lo viejo: beneficiar los cueros, sebo y grasa: salar las carnes con la proporción de la salina exquisita que hay en aquel paraje, y diariamente en el intermedio de esta faena, llamarse a rodeo todo el ganado joven.

De aquí resultaría, decía, "que al regreso de la expedición, pueden quedar las seis mil cabezas de ganado, para criar en este establecimiento; el sebo y grasa que no lo hay en el día", costeándose la expedición "con sólo el producto de los cueros, quedándole las carnes saladas para abasto de sus buques en esa. Supuesto el número de ganado, puede el estado apropiar una tercera parte para el fondo de sus estancias, y manutención de la tropa de esta guarnición; y las dos terceras partes

9 Angelis, Pedro de. *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las Provincias del Río de la Plata*, III, Buenos Aires, 1969, p. 658.

10 AGN. 9.16.5.9. Antonio Aragón al Virrey, Fuerte del Carmen Río Negro, 1º de julio de 1809.

excedentes, distribuirlas proporcionalmente entre todos los vecinos que contribuían con sus personas y caballos, al efecto de la expedición”.[11]

Sin embargo, no se logró dicho propósito, debido al enfrentamiento que tuvieron en esas circunstancias los indios pampas con los aucas, cuando estos últimos se dirigían al Puerto de San José, no obstante lo cual se iba a enviar otra expedición.[12] Esta no se llevó a cabo, pero el comandante del Río Negro, en 1816, celebró un contrato con el cacique Ojolindo, quien se hallaba acampado en el Puerto de San José, el cual se comprometió a entregar mil vacunos.[13]

Como consecuencia de los frecuentes robos que perpetraban los indios en las estancias de Buenos Aires, de las que extraían considerables cantidades de ganado hacia el interior de la Patagonia, por decreto del 29 de noviembre de 1821 se prohibió la matanza de ganado vacuno en la Península de San José (Península Valdés) o su compra a los indios, con el fin de exportar cueros, grasa y sebo, así como el sacrificio de animales con marcas de hacendados de la Provincia.

Pero, en enero de 1824, se concedió permiso a Vicente Casares y a Juan Andrés Gelly para la matanza de ganado vacuno orejano en la Península de San José. Estos, en 1824 y 1825, sacrificaron 8.637 animales, con el propósito de extraer el cuero, aunque también aprovecharon parte de la carne, ya que elaboraron mil quintales de carne salada, siete líos de charque y siete sacos de sebo, utilizándose para estas faenas la sal que proveían las salinas de la zona. Quedó así demostrado que la Península Valdés reunía condiciones favorables para la ganadería y para la industrialización de las carnes, hecho que con anterioridad señalaron Juan de la Piedra y Basilio Villarino.[14]

La expansión de la ganadería ovina al Sur del río Negro

Antes de la campaña de Roca, el Río Negro era el límite de expansión de la ganadería ovina en la Patagonia. Más al Sur, en la Colonia Chubut, no obstante haber descubierto los galeses en Bahía Nueva y Puerto Madryn campos “muy a propósito” para la explotación del lanar, no había ovinos, según manifestaba Lewis Jones en 1869, aunque éste confiaba poder arreglar los medios para conducir algunas majadas desde Buenos Aires, “con destino a los magníficos

[11] AGN. 10.8.6.5. Martín José Medrano al Director de las Provincias Unidas del Río de la Plata, Río Negro, 17 de octubre de 1815.

[12] Ibídem. Martín José Medrano al Director de las Provincias Unidas del Río de la Plata, Fuerte del Carmen del Río Negro, 17 de diciembre de 1815.

[13] AGN. 10.38.4.9.

[14] AGN. 10.44.5.34. Nota del Gobierno de Buenos Aires al Comandante de Patagones, Buenos Aires, 9 de enero de 1824. AGN. Nota del Gobierno de Buenos Aires al Comandante de Patagones, 14 de enero de 1824.

campos de Bahía Nueva, inmediato a la Colonia”.[15] En 1876 la misma contaba con 250 ovinos.[16]

Siendo el ganado una de las grandes necesidades que padecía la Colonia, hecho que dificultaba la manutención y los trabajos de los colonos, algunas de las propuestas que se formularon poco después para servir la navegación a la Costa Patagónica proponían, además, iniciar la explotación ganadera al Sur del río Negro. En tal sentido, Rooke, Parry y Cía. ofrecieron fundar una colonia en “Punta de las Ninfas”, para ensayar la cría del ovino y del vacuno y de este modo abastecer a la Colonia Chubut.[17]

En 1876, Dufourg y Cía. propusieron ocupar transitoriamente y por el tiempo que dispusiera el gobierno la “Península de los Valdés”, con el objeto de introducir en ella hacienda bovina, equina y ovina, “suficiente para formar un establecimiento de campo u estancia que con sus recursos pueda ofrecer a los colonos grandes ventajas en la adquisición de éstos tanto para su consumo como también para el servicio de sus faenas rurales”. A este proyecto se ligaba el propósito de establecer “una gran colonia”, una vez sancionada la ley de inmigración y colonización.[18]

Pocos años después, en 1880, Guillermo Harrey, en representación de la Falkland Islands Association, pretendió comprar la península, “con el propósito de colonizar, poblar con ganados y mejorarlos”. Estaba dispuesto a pagar el mismo precio que el gobierno había fijado para las tierras destinadas a “cubrir los gastos de la expedición al Río Negro, es decir $ F 400, cuatrocientos pesos fuertes por legua cuadrada”.

Apenas dos meses después surge otra solicitud idéntica de Jorge Hartog; pero el gobierno nacional no accedió por haber reservado la península para necesidades de interés público. No obstante el objeto señalado, no tuvo ejecución la propuesta que elevó el director de Tierras y Colonias, Enrique Victorica, al Ministerio del Interior, para “la colonización de la Península Valdés con penados, como hizo Inglaterra con Australia”.[19]

Considerando, que “la experiencia adquirida en el Chubut, había demostrado, que no se podían establecer colonias agrícolas en terrenos que no fuesen de regadío, pues la lluvia era muy escasa”, lo que obligó a “detener el movimiento migratorio que se había promovido en Inglaterra con destino a esa región” y teniendo presente la opinión de la Oficina General de Inmigración, indicando

[15] AGN. Ministerio del Interior. 1869, legajo 2.

[16] AGN. Ministerio del Interior. 1876, legajo 2.

[17] AGN. Ministerio del Interior. 1875, legajo 6.

[18] AGN. Ministerio del Interior. 1876, legajo 2.

[19] Dumrauf, Clemente I. *Historia de Chubut.* Buenos Aires, Plus Ultra, 1992, pp. 285-286.

que "la ganadería en las márgenes de Río Gallegos, Santa Cruz, Río Chico y terrenos intermedios, puede adquirir un desarrollo considerable y su beneficio dar los mejores resultados, por el clima, puertos y la sal que se encuentra en la localidad,[20] el gobierno constituyó la Comisión Exploradora de la Patagonia y de las Tierras Australes, presidida por Francisco P. Moreno.[21]

La colonización de la Patagonia, decían las instrucciones que se le dieron a ésta, "tiene que comenzar desde Patagones, avanzando con los ganados".[22] Quedó así planteado el futuro desarrollo ganadero de la región, que tendría lugar como paso siguiente a la campaña de Roca y que le atribuiría a la misma una característica especial, la cual, con el tiempo, la definiría nítidamente como la principal región ovina del país y, a la vez, determinaría, de modo particular, su vinculación al mercado internacional.

El poblamiento y la explotación económica de la Patagonia

Cuando el general Roca, concluida la campaña militar al Río Negro, se retiró a Buenos Aires, sólo se habían removido parcialmente los obstáculos que impedían, hasta ese momento, el progreso de los reducidos núcleos de población, que estoicamente se hallaban afincados en los territorios del Sur, donde la traslación de las fronteras al río Negro motivó "la confianza de un gran porvenir". Si bien este hecho constituyó el paso inicial e indispensable para poder acometer el poblamiento y la explotación económica de la Patagonia, no significó la inmediata ejecución de este propósito. El proceso que se inició entonces era un gran desafío, pues había que revertir la creencia respecto a que la Patagonia era una tierra de salvajes, en la cual la escasez de pastos y la falta de agua y leña hacían casi imposible la vida natural, definiéndola como una comarca inhospitalaria.

Aunque los campos situados al Sur del río Negro, desde el punto de vista económico, según se estimaba, podían ser fácilmente vendidos por el gobierno o bien formar éste colonias, era indispensable, para ello, dotarlos de aguadas permanentes. Las aguadas naturales y permanentes eran inexistentes y las lagunas que se formaban con las lluvias de primavera y otoño no duraban más de dos o tres meses, encontrándose éstas situadas en los bajos, donde la capa impermeable de arcilla, que detenía sus aguas, no tenía más de diez centímetros de espesor.

Y como, por lo general, el terreno era muy permeable y absorbía las aguas llovedizas, que eran guarnecidas contra el viento por el monte que crecía por

[20] AGN. Ministerio del Interior. 1879, legajo 10.

[21] AGN. Ministerio del Interior. 1879, legajo 1.

[22] AGN. Ministerio del Interior. 1879, legajo 2.

todas partes, observando los brotes nuevos de los pastos en tiempo de seca era natural suponer que se debía a la acción de la humedad subterránea, originada "por el río Negro, o por otro poderoso depósito, y que con la misma facilidad con que el suelo absorbe las aguas llovedizas, por el mismo motivo sube la humedad a la superficie en cantidad suficiente para alimentar la vegetación".

De este hecho se concluía, que era posible obtener agua y que la "sola dificultad que existe es que siendo el terreno muy suelto se hace indispensable construir los pozos calzados, para cuyo objeto no se hallan los materiales necesarios". Se creía, que el "sistema de pozo conocido en Buenos Aires, con el nombre de pozo inagotable daría resultados prácticos inmejorables, sin ocasionar gastos muy crecidos", debiendo el gobierno iniciar su construcción, pues teniendo éste "brazos casi de balde (indios)", podía "luchar con las dificultades y entorpecimientos que son inherentes en esta clase de obras, cuando se trata de subsuelos casi desconocidos".[23]

A dicho efecto, el gobernador de la Patagonia solicitó se le proveyera de todos los instrumentos y materiales necesarios para la construcción de pozos inagotables cada 40 kilómetros, "en los puntos más adecuados para la formación de colonias pastoriles", en el camino proyectado entre Choele Choel y San Antonio.[24] Mediante la perforación del suelo, hasta encontrar la capa de agua inagotable, se trataba de hacer un pozo que suministrara una cantidad ilimitada de agua, con lo cual sería posible introducir en la Patagonia la "bomba de las estancias".[25]

Con los útiles apropiados para una perforación de este género, no sólo se creía factible, en ese momento, la provisión de agua en la zona del puerto de San Antonio, sino que se estimaba "poco expendioso abastecer de ella" a los establecimientos de campo, que se formaran en el trayecto entre el mismo y el río Negro. Realizado este trabajo, la población rural que existía en el Río Negro podría extenderse hacia el Sur, cubriéndose de ganados los campos desiertos

[23] AGN. Ministerio del Interior. 1880, legajo 1. Jordan Wysocki a Alvaro Barros, Buenos Aires, 8 de enero de 1880.

[24] Por entonces el ingeniero E. Poussart daba a conocer las mejoras que realizara en el malacate que movía la bomba, como ser el empleo de poleas en lugar de ruedas con engranaje, que se inutilizaban con frecuencia, innovación que constituía un perfeccionamiento respecto al sistema empleado hasta ese momento. Además, subsanó el estiramiento a que estaba expuesto el cable de acero, que realizaba la transmisión del movimiento entre las dos poleas, la grande del malacate y la chica de la bomba, como consecuencia del trabajo y de la tensión a que estaba sometido, permitiendo que el mismo tuviera la tensión requerida. Por último, con un dispositivo que permitía cambiar el largo de la manija logró hacer variar la cantidad de agua que suministraba la "Bomba de las Estancias". *Anales de la Sociedad Rural Argentina*, XV, 1881, pp. 187-189.

[25] El Río Negro, nº 69, 14 de noviembre de 1880, p. 2, col. 2.

"por falta de agua" y, abierto el camino entre Choele Choel y San Antonio, "el comercio de importación y exportación se haría con ventajas".

Esta sería la primera etapa en el poblamiento de la Patagonia. Así "saldría la colonización de un punto ya rico en recursos y apoyada en esa base, seguras las comunicaciones, se iría adelantando hacia el desierto, sometiéndolo al hombre y obligándolo a volverse el instrumento de la ocupación de las tierras más australes. Se llegaría de ese modo hasta Santa Cruz, sin dejar claros en el cordón de poblaciones, éstas se servirían de mutua garantía, y los establecimientos presentarían un conjunto compacto", sin lo cual era "muy difícil la administración y precaria la seguridad".[26]

El desarrollo de la ganadería regional requería la sanción de una ley de tierras, ya que, por resolución del 21 de septiembre de 1880, se había suspendido su venta, cuando existía gran interés por las tierras patagónicas. Pero, previamente, debía practicarse la mensura del territorio, a fin de posibilitar la ubicación en el mismo de los nuevos poseedores de tierras. Con este objeto, por decreto del 14 de enero de dicho año, se dispuso la ejecución de la mensura y amojonamiento de las tierras vendidas en virtud de las leyes del 5 y 16 de octubre de 1878, realizándose ese mismo año las diligencias para dar comienzo a dichos trabajos en los campos situados entre los ríos Colorado y Negro, donados por la provincia de Buenos Aires a la Nación. Asimismo, teniendo presente las frecuentes solicitudes de compra de tierras en la Península Valdés, por decreto del 25 de julio de 1881, se dispuso su mensura y subdivisión.[27]

El 3 de noviembre de 1882, una vez dispuesta la ejecución de estos trabajos, fue sancionada la ley de tierras (ley 1.265), la cual facultó al gobierno nacional para que pudiera entregar a la actividad económica las tierras que hasta ese momento se hallaban inmovilizadas, con la condición que las mismas estuvieran mensuradas. Esta operación se efectuaría por zonas sucesivas y en proporción a las cantidades que se iban a enajenar, comenzando por las tierras contiguas a las zonas ya pobladas por las provincias o por la Nación, las que se hallaban sobre las costas del mar o de los ríos y las más próximas a los puertos o vías de comunicación existentes o que se abriesen en el futuro.

En cuanto a las tierras no mensuradas, el artículo 104 de la ley de 1876 disponía que podían ser concedidas a las empresas que lo solicitasen para poblarlas, indicando que a cada una de éstas se entregaría hasta una superficie no mayor de 80.000 hectáreas, corriendo por su cuenta la exploración, mensura y división del terreno y la introducción de familias, cuyo número se fijaba con relación a la superficie concedida. La creciente valorización de la propiedad inmueble y el auge de la inmigración dieron lugar a numerosos pedidos de tierras para

[26] El Río Negro, segunda época, nº 4, 25 de junio de 1882, p. 1, col. 2.

[27] AGN. Ministerio del Interior. 1881, legajo 27.

colonizar en los territorios del Sur, otorgándose las primeras concesiones en 1885. En el Chubut las concesiones se ubicaron en la Península Valdés, sobre el río Chubut, limitando con las tierras otorgadas al Ferrocarril del Chubut y en Lepa y Esquel. En esos años también se concedieron algunos arrendamientos en la Península Valdés y en la zona de Puerto Madryn, es decir, en las proximidades de la colonia Chubut.

El gobernador Luis Jorge Fontana informaba el 14 de junio de 1886, que la Península Valdés "tenía terrenos favorecidos por una limitación topográfica muy especial" y sus "campos son abundantísimos en pastos de buena calidad, pero las aguadas son escasas, hallándose localizadas en manantiales, unos salados y otros de agua dulce, sobre la gran salina antiguamente explotada en tiempos del coloniaje". A pesar de ello, reconocía que la Península Valdés, como los campos que se encuentran alrededor del Golfo Nuevo, eran uno de los más hermosos del mundo, y decía sobre la Bahía San José, "cuyos senos marítimos que ofrecen los puertos más seguros y fáciles de nuestras desoladas costas, tienen una importancia real y un porvenir inmenso y cercano".[28]

La zona comprendida entre la margen Sud del río Negro y el océano Atlántico, señalaba el gobernador del Río Negro en 1888, comprendía "un número inmenso de leguas de campo inmejorables para la ganadería", no obstante, decía, "actualmente se encuentran despobladas por la carencia de aguas".[29] Sólo los campos no muy distantes del río Negro contaban con pozos mediante los cuales se surtían las aguadas.

El territorio del Chubut registraba entonces un promedio de lluvia que oscilaba alrededor de los 200 milímetros anuales,[30] aunque la Península Valdés, "debido a la situación peculiar, que la hace entrar más en el océano", tenía "una precipitación mayor" cuyo promedio era de 300 a 400 milímetros anuales. De modo, que la región era "sumamente seca y en algunos casos hasta árida".[31] La mayor parte de las aguas que caían, o se infiltraban en los sedimentos, que en la zona eran "de una gran blandura" o se evaporaban rápidamente con los fuertes vientos que reinaban "casi permanentemente durante gran parte del año".

No obstante, en las lagunas diseminadas en la Península, sus lechos estaban "casi siempre reparados por arbustos de mata laguna", que evitaban "la rápida evaporación de las aguas contenidas" y, por lo tanto, cuando el año era llovedor, las mismas se mantenían con agua "por mucho tiempo". Y si las lluvias caían en

---

[28] Establecimiento Ganadero "Valdés Creek". Estancias Ferro S.C.A. 1888-1968. Península Valdés – Chubut, 1967, pp. 6-7.

[29] A G N. Ministerio del Interior. 1889, legajo 2. Napoleón Berreaute a Wilde, Viedma, 28 de diciembre de 1888.

[30] Ferro, Emilio J. *La ganadería ovina en el Norte del Chubut*. Buenos Aires, 1927, p. 26.

[31] Ibídem.

épocas propicias, que eran la primavera y el otoño "y bien distribuidas durante los demás meses del año", los campos se mantenían bien empastados.[32]

En los alrededores del Golfo Nuevo, las napas de aguas no eran uniformes. La Península Valdés se puede considerar dividida en dos grandes zonas; la que está al norte de la gran depresión de las salinas, posee aguas malas, salobres, amargas, con pozos de gran profundidad y de regular cantidad de agua; y la parte Sud del bajo de las salinas, con aguas mejores, con algunos manantiales y con pozos de menor profundidad y con abundante agua. Pero el mayor número de los pozos tienen una profundidad de 50 metros, aproximadamente. Es muy difícil, o casi imposible, encontrar una relación entre la ubicación y distribución de los distintos pozos con la profundidad de sus napas de agua.

En la península se destaca la frecuencia de uno o varios horizontes acuíferos, cuyos niveles varían entre 40 y 70 metros de profundidad. En muchos casos, la napa de agua encontrada en estos pozos es ascendente o semisurgente, pero con excepción de unos pocos y raros casos no hay agua surgente en toda la península. En cuanto al caudal de estos pozos, como es necesario bombear el agua, se extrae cada vez la cantidad que se necesita para el ganado; sin embargo, es un hecho notorio que en la mayoría de los pozos una explotación forzada produce pronto el agotamiento del agua.

El caudal de estos pozos no alcanzaría "jamás para cubrir las necesidades de una población creciente. Se puede decir, sin exageración, que el agua de todos los pozos profundos de la región, con excepción de los que aprovechan una napa freática o el agua de médanos, son salobres o salados, y los pozos de agua dulce se distinguen de los otros sólo por un grado un poco menor de salinidad".[33] "Uno de los problemas más grandes que hubo que vencer para poder poblar la Península - señalaba el ingeniero Ferro -"fue la búsqueda y la captación del agua potable ya que, como en su informe en el año 1886 el coronel Luis J. Fontana lo destaca, la escasez y la falta de agua era el serio obstáculo para solucionar el problema de radicación de población. Muchos – agrega - intentaron su búsqueda en esos años, pero con los escasos medios que se disponía, el ánimo de los hombres emprendedores decayó ante los resultados obtenidos".[34]

El 21 de agosto de 1891, Ernesto Piaggio, David de Alberti y la sucesión de Emilio Roggero (Cinzano y Cía.) contrataron un equipo perforador a la firma Viuda de Gerardo Seghin, "cuyos resultados no fueron los que se esperaban por haberse encontrado, en la mayoría de las perforaciones realizadas, agua salada, amarga y poco abundante, lo que demostró que los suelos de la Península no

---

[32] Ibídem, p. 31. Ferro, Emilio J. *Península Valdés y sus alrededores*. 2ª. edición. [Buenos Aires, 1962], p. 6.

[33] Ferro, Península Valdés..., pp. 6-7.

[34] Establecimiento Ganadero "Valdés Creek"..., p. 20.

eran aptos para agricultura, sino sólo y exclusivamente para lanares”.[35] Siendo imposible la práctica de la agricultura, los concesionarios resolvieron destinar esos campos para la cría de ovinos. El incremento de la ganadería en la misma dio lugar a la excavación de numerosos pozos, que en muchos casos tenían “una profundidad extraordinaria”. No eran raros los pozos - añade el ingeniero Ferro - que se han hecho hasta profundidades de 100 y más metros.

Algunos de estos pozos han sido excavados a mano hasta los 150 metros y después profundizados con máquinas perforadoras, por ejemplo el que está al lado del camino de Puerto Madryn a Puerto Pirámides en el lugar que se llama Desempeño, ha sido excavado hasta 150 metros y luego se perforó hasta 245 metros. Pero la mayoría de los pozos tienen una profundidad de 50 metros aproximadamente. En muchos casos la napa de agua que se hallaba era ascendente o semisurgente, “pero con excepción de unos pocos y “raros” pozos no había agua surgente en la zona. En cuanto a su caudal, como era necesario bombear el agua, se extraía la cantidad necesaria para el ganado.[36]

En cuanto al tema de la salinidad, para “el desarrollo de la industria ganadera en la Península Valdés y en la región al Sur del Golfo Nuevo, la salinidad de las aguas no ha sido un obstáculo serio, sino al contrario, está considerado como uno de los factores de su progreso en lo que corresponde a la cría de ovejas”.[37] Por otra parte, a diferencia de los campos de la meseta chubutense, que tenían un receptividad de 600 a 800 cabezas por legua, la Península Valdés, con mejores pastos y con una receptividad de 1.500 a 2.000 cabezas por legua, era “considerada como poseedora de las mejores praderas de la costa atlántica”.[38]

El poblamiento de la Península Valdés

El gobernador Fontana inició “la ocupación sistemática y efectiva de la Península Valdés”, enviando el gobierno nacional al ingeniero Pedro Ezcurra para estudiar su explotación. La primera solicitud de tierras en la misma, que está documentada, es la que presentó Gumersindo Paz, el 9 de marzo de 1886, por una legua de frente a las “Salinas Grandes de San José costado Sud “por tres leguas de fondo, para trasladar allí mi hacienda y levantar en ésa una habitación”. El 17 de mayo se le concedió dicho campo en forma precaria, el cual, determinaba el gobernador Fontana, tenía “por línea norte la concesión

---

[35] Ibídem, p. 8. Existe un plano de colonización de la fracción de campo de Francisco Cinzano y Cía. En pequeñas chacras de 650 hectáreas cada una, que no pudo realizarse por falta de agua.

[36] Ibídem, pp. 20-21.

[37] Ferro, La ganadería ovina..., p. 31.

[38] Helman, Mauricio B. *Explotación del ganado lanar en la Patagonia*. Buenos Aires, 1941, p. 74.

hecha al señor D. Carlos Gastaldi”, hecho “que indica que hubo concesiones anteriores.[39] En 1897, en el territorio del Chubut sólo catorce leguas se habían poblado y escriturado legalmente en la Colonia Galesa; cincuenta leguas estaban ocupadas por ganaderos con posesión autorizada pero sin título en la colonia 16 de Octubre y veinte leguas ocupadas por la Compañía Sud de Tierras, de las trescientos cincuenta que estaban en posesión.

De las quinientas leguas “más o menos ubicadas y escrituradas por transferencia de certificados de la expedición al Río Negro”, sólo había poblado Rafael Igarzábal dos leguas en Telsen; Juan Western dos en Genna; Julio Schelkly cuatro en Camarones; Ricardo Fischer cuatro en Cabo Raso; Juan Greenshilds cuarenta en Camarones; en Punta Ninfas tres arrendadas por su propietario Juan Penco y una vendida de acuerdo a la ley Grünbeim, que fue escriturada y poblada por Justo Alzúa; tres en Punta Atlas, pobladas por sus arrendatarios Octavio Gandolfo y Esteban Castro y dos “amparadas en la concesión Vivaldi”, que poblaron Bordon y Promasa. De modo, que sólo ciento cuarenta y cinco leguas estaban pobladas y explotadas con 80.000 ovinos y 42.000 bovinos y yeguarizos.

Existía, además, “una población importantísima”, que se hallaba radicada en tierras fiscales “en condiciones precarias”, quienes poseían unos 150.000 ovinos y 60.000 animales de ganado mayor y eran “los verdaderos *pioneers* de la ganadería chubutense”.[40] Pocos años después, en 1905, el inspector de tierras y colonias Carlos Mannet calculaba que en la Península Valdés había alrededor de 300.000 ovinos.[41]

Los primeros en establecerse en la Península Valdés fueron: Ernesto Piaggio, Miguel Iriarte, Alejandro Ferro, Darío Peirano, Juan Tolosa, Gumersindo y Manuel Paz, Felipe Acosta, Jorge John Morgan, Juan y Jorge Dawis, Pedro Civitate, Telésforo Morón, José Barne, Manuel Ramírez, Miguel Francisco y José María Perongorria, Juan y Bautista Endara, Pedro Antonio e Ignacio Saizar, Luciano Fontana, Tomás Araujo, Severo Anacleto Calvo, Fidel y Bartolo Martínez, Santiago Fassio, Antonio Pris, Domingo Perrazo, Tomás Eliceche, Alejo Alderete, Pedro Rolón, Florencio Elis, Lorenzo Machinea, Juan Castro, Francisco Mendioro, José Intramussu, Regino Negrete, Salvador Aragolaza, Feliciano Calvo, Angel Morón, Luis Peirano, Juan Antonio y Sebastián Echave, Domingo Sanguinetti, Antonio Lasarte, Bautista y Félix Arbeletche, Luis Costa, Manuel Costa, Juan Ferro, Cornejo Alcarraz, Angel Roggero, E. Labate, Pedro

[39] Dumrauf, *Historia de Chubut...*, p. 286.

[40] AGN. Ministerio del Interior. 1898, legajo 1. Memoria de la gobernación del Chubut de 1897.

[41] Archivo Histórico de la Provincia de Río Negro. Inspección general. Chubut, Santa Cruz, Río Negro, Neuquén, Frías, Conesa. Año 1905.

Bordenave, Mateo Rís, C. Ewans, Martín y Félix Olazábal, José Victoria, Martín Saizar, J. Gleengalgh, Germán Elosegui, Bautista Larreburu, Owen Jones, Alejandro Varni, Domingo Olais, Juan Esponda, Luis Jáuregui y otros, que en su mayoría se trasladaron desde Patagones arreando ovinos.[42]

En 1906, como resultado de la inspección practicada por el ingeniero Pascual Quesnel, éste informó que las tierras de la Península eran aptas para la ganadería y que del total de ellas debían reservarse 8.900 hectáreas para la fundación de centros de población, agregando, que existiendo en ellas "un número de pobladores, que aun cuando su ocupación no reviste forma legal alguna", era "equitativo" no enajenarlas y resolver "en oportunidad" lo que correspondiera. Por decreto del 3 de septiembre de ese año se aprobó reservar dichas tierras, al mismo tiempo que se dispuso la venta de 253.100 hectáreas, de acuerdo con las condiciones de la ley 4167 y su decreto reglamentario del 10 de enero de 1905 y a razón de cuatro pesos la hectárea.

En el remate efectuado los días 20 y 21 de diciembre del mismo año se vendieron todos los lotes, siendo sus compradores: Pablo Catenot (lotes 19, 20 y 24), Lorenzo Machinea (lote 1), Santiago Copello (lotes 3, 4, 5 y 11), Manuel Eliseche (lote 12), Bonduel Hnos. (lotes 9, 10, 16, 17 y 18), Arnoldo Mirassou (lotes 28 y 29), Garaicochea y Roncoroni (lotes 26, 31 36 y 37), José M. Carrera (lote 33), Ramón Leiguarda (lote 34), Pedro Carrasco (lote 35), Romeo Colombo (lotes 40 y 44), Felipe Carrera, Juan Mugarra y J. M. Arganara (lotes 47 y 48), Alejandro Ferro (lotes 38, 52, 53 y 94), José Menéndez (lotes 56, 58 y 59), Alejandro Menéndez (lotes 54 y 55), Andrés Zubillaga (lote 69), Alfonso Menéndez (lotes 70, 75 y 76), Costa Hnos. (lotes 73 y 74), Ernesto Piaggio (lote 61), J. P. Bordenave (lote 81), Ernesto Colombo (lotes 83 y 84) Jorge Mitre (lote 102), Martín Caranta (lote 95), Antonio Barrera (lote 104) José Resta (lote106), Diego Mac Corquedale (lotes 107 y 108) y Martín Saizar (lote 112). Con estas ventas, señala Ferro, "la península quedó completamente poblada toda y desde esa fecha los campos se empezaron a alambrar y subdividir, introduciendo las otras mejoras necesarias a una explotación adecuada para la cría de la hacienda lanar".[43]

El Establecimiento Ganadero "Valdés Creek"

Uno de los primeros pobladores de la Península fue Alejandro Ferro, quien en 1888, como representante de Francisco Cinzano y Cía., se hizo cargo de la administración de unos campos. Posteriormente, en 1898 compró las dos primeras leguas, que serían la base del establecimiento que comenzó a organizar

[42] Ferro, Península Valdés..., p. 18.

[43] Ibídem, pp. 18-20.

dos años después.[44] "Los principios fueron duros y hubo que vencer muchas dificultades a fin de organizar y poblar esos campos".

Se empezó alambrando las tierras en todo su perímetro y hacer aguadas para las haciendas, que paulatinamente se fueron comprando para empezar y explotar sus campos en forma eficiente y provechosa. Se trazaron caminos, se construyeron casas de chapas y maderas y se instalaron molinos, tanques y bebederos que sirvieron para organizar la explotación del campo". Todos los materiales necesarios fueron adquiridos en Buenos Aires, siendo enviados a la Península por vía marítima y transportados a los lugares a utilizarse en carros.

Además, se estableció una proveeduría para el personal, "a fin de facilitar la adquisición de los elementos de primera necesidad a costo bajo, ya que en la zona se carecía de comercio adecuado, y las distancias a recorrer para abastecerse eran en aquellos años muy grandes. Las inversiones realizadas superaron "varias veces el valor de la tierra". Todos estos trabajos fueron ejecutados entre 1900 y 1910 por Hércules Faccioli y Emilio Pouilieux, asesorados por Angel Adolfo Roggero.

También por entonces, Ferro y Ernesto Piaggio comenzaron a explotar las Salinas Grande y Chica, pero poco después, en 1904, aquel se retiró de la sociedad, recibiendo como pago por su capital parte de los campos que Piaggio poseía en la Península. Dos años después, Ferro adquirió en el remate que efectuó la Dirección General de Tierras y Colonias, el 20 y 21 de diciembre de 1906, los lotes 38, 53, 58 y 94.[45] Posteriormente, compraría otras 15.000 hectáreas a la sucesión de Angel Adolfo Roggero. En esta forma éste, "paulatinamente", aumentó la superficie de su explotación ganadera, que en 1906 comprendía una superficie de 65.921 hectáreas, incrementándose en los años siguientes hasta alcanzar en 1936, cuando falleció Alejandro Ferro, a 112.468 hectáreas.

Poco después, en 1942, el ingeniero Silvio T. Ferro compró en remate judicial los lotes 72, 73 y 74 de la Sociedad Costa Hnos. y Cía. aumentando así la superficie del establecimiento a 119.671 hectáreas, hasta que en 1960, al hacerse cargo del establecimiento el ingeniero Emilio Ferro, como heredero de aquel, el mismo se redujo a 101.675 hectáreas, siendo vendidas 17.796 hectáreas a la firma Estancias Ferro S.C.A. El establecimiento se dividió "en puestos, con una capacidad ganadera adecuada" de una legua cuadrada con sus respectivas aguadas y ubicando en ellos "a un puestero habilitado" con familia, con "una retribución adecuada a su trabajo", aplicando así la "idea de coordinación del capital y trabajo". Para adecuar al establecimiento a una explotación racional y económicamente eficaz, el mismo fue dividido, comprendiendo los siguientes

[44] Ovina, marzo – abril de 1961, p. 74.

[45] Establecimiento Ganadero "Valdés Creek"..., pp. 8-9.

puestos:

La Corona. Abarcaba una superficie de 10.790 hectáreas (lotes 94 y 95), subdividido en nueve cuadros y con seis molinos. Con una capacidad ganadera de 1.900 ovinos por legua, contaba con una existencia de 8.400 cabezas.

Médanos. Con una superficie de 4.415 hectáreas (lotes 86 y 101), subdividido en tres cuadros y con dos molinos, tenía una capacidad ganadera de 1.130 ovinos por legua y una existencia de 2.000 cabezas.

La Adela. Con una superficie de 19.256 hectáreas (lotes 42,43, 59, 60 y 82), subdividido en siete cuadros y cinco potreros y con seis molinos, tenía con una capacidad ganadera de 1.130 ovinos por legua y una existencia de 9.000 cabezas.

Escondida y Doctores. Con una superficie de 17.276 hectáreas (lotes 26, 31, 33, 34, 35, 36 y 37), subdividido en cinco cuadros y un potrero, contaba con un molino. Tenía una capacidad ganadera de 1.000 ovinos por legua y una existencia de 7.000 cabezas.

Tapones. Con una superficie de 6.500 hectáreas (lotes 72, 73 y 74), subdividido en tres cuadros y un potrero, disponía de un molino. Con una capacidad ganadera de 1.950 ovinos por legua tenía 5.100 cabezas.

Piquillín y Media Luna. Comprendía el lote 27 y una concesión de 15.000 hectáreas al sur de los lotes 28 y 30, subdividido en siete cuadros y dos potreros, con cinco molinos. Con una capacidad ganadera de 1.350 ovinos por legua tenía 9.200 cabezas.

Casilla del Medio y Salitral. Con una superficie de 16.866 hectáreas (una concesión de 15.000 hectáreas y el lote 38), subdividido en cuatro cuadros y un potrero, con dos molinos. Con una capacidad ganadera de 1.330 ovinos por legua tenía 8.000 cabezas.

Valdés y La Blanca. Con una superficie de 26.361 hectáreas (una concesión de 15.000 hectáreas y los lotes 52, 53, 69, 49 y 50), subdividido en once cuadros y dos potreros, con seis molinos. Con una capacidad ganadera de 1.300 ovinos por legua tenía 14.000 cabezas. En este establecimiento Alejandro Ferro formó cuatro estancias: *La Corona*, *Valdés*, *Piquillín* y *La Adela*.[46]

Las mejoras introducidas en el establecimiento comprendieron: más de 46 pozos, 33 molinos, 46 tanques de cemento armado con una capacidad de 30.000 litros cada uno, 65 bebederos de cemento, 9 bañaderos de cemento, 22 aljibes para almacenar agua de lluvia para el consumo, 22 corrales para ovinos y 8 para yeguarizos, 33 edificios para la administración y el personal, 25 galpones para el almacenamiento de la producción y 815.000 metros de alambrados de 7 hilos

[46] Ibídem, p. 11 y 17-19.

con postes de quebracho reforzados y varillas de lapacho.

Además, dos galpones de esquila, uno en *La Adela*, de 14 tijeras y otro en la *Caleta Valdés*, de 20 tijeras con sus instalaciones fijas, que contaba con una prensa hidráulica y dos Amelung para enfardar la lana. La ubicación del galpón de esquila sobre la costa de la Caleta Valdés tuvo como objeto evitar el costo del transporte interno y porque hasta 1951 las remesas de lana se efectuaban por vía marítima, atracando en ésta los barcos que conducían la producción al mercado de Buenos Aires.[47]

La explotación ganadera en la Península Valdés

Las primeras majadas que poblaron los campos de la Península, en un comienzo, procedieron de Patagones. Hasta 1914, las mismas estaban formadas de cruza Lincoln con Merino Argentino, ovino que producía alrededor de tres kilos de lana “de tipo corto, grasiento y poco rendimiento en lavado, manteniéndose la producción de lana estacionaria y de poco interés para los compradores”. Es en ese año, con el estallido de la primera guerra mundial, cuando se incrementó significativamente la demanda de lana, lo que incitó a aumentar el rendimiento de las majadas.

Pero la prolongada sequía que sufrió la Península en 1916 y la consiguiente mortandad de ovinos retrasó el desarrollo de las explotaciones ganaderas en la misma. A este hecho se sumó la demanda de lanas medianas y gruesas, que imponía la confección de uniformes militares, como consecuencia del conflicto bélico, lo que obligó a los productores a adaptarse en alguna medida a un circunstancial cambio en el rumbo de sus explotaciones, aunque nunca se dejó de producir lanas de tipo cruza fina.

Concluida la guerra, a partir de 1922 la demanda se volcó a las lanas cruza fina, reduciéndose los reproductores de lana gruesa e intensificándose el uso de carneros Merino Argentino. En 1928, en el establecimiento *Valdés Creek*, Félix Sarlangue, de común acuerdo con el ingeniero Emilio Ferro, que ese año se hizo cargo de la administración del mismo en reemplazo de Germán Elosegui, reorganizó su explotación ganadera, “tomando como base los datos existentes de lluvias, capacidad de los campos, producción de lanas y raza más apropiada a dichos campos, como así la situación del mercado lanero y el tipo de lana más solicitado para el consumo interno y la exportación”. Con este estudio se hizo una completa selección de las majadas, eliminando las haciendas que no reunían las condiciones adecuadas, resolviéndose dedicar “totalmente a la producción de lana fina tipo Merino Australiano supra”. De esta forma, “con los mismos campos y mejoras se obtuvo un aumento de producción de 2 kgs. por lanar”,

[47] Ibídem, pp. 20 y 37.

elevando el peso de cada vellón en años normales a 5 kg. término medio por cada animal.

Durante ese período, el nivel de los precios de las lanas obligó a realizar los trabajos más esenciales para el mantenimiento y mejoramiento de las majadas, situación que entre 1939 y 1941 se tornó más difícil, “debido al poco interés de las lanas y de las haciendas lanares, los precios bajos y a la falta de entradas suficientes para cubrir los gastos de explotación agropecuarias. Los sobrantes que había que sacar de la explotación ganadera para dejar solo la cantidad correspondiente a la capacidad de los campos, no se podían colocar satisfactoriamente ni a precios bajos, ya que los habituales compradores no estaban en condiciones de efectuar el traslado a la provincia de Buenos Aires, por cuenta propia de todas las haciendas disponibles; el negocio se presentaba muy tirante y nada compensatorio, de acuerdo a los gastos que había que realizar”.

Ante la apremiante situación que provocaba el destino de los sobrantes, el ingeniero Emilio Ferro arrendó en Coronel Dorrego la estancia *Las Cortaderas*, de más de 3.000 hectáreas, ubicando en la misma a dichos animales, cuyo traslado se efectuó arreándolos desde la Península Valdés hasta San Antonio Oeste y desde allí, en trenes especiales, hasta la estación San Román (Coronel Dorrego). Así se aliviaron los campos de la Península, al mismo tiempo, que se procedió a una selección estricta de toda la hacienda, eliminándose “los animales que presentaban algún defecto, o no reunían las condiciones del tipo de Merino”.

En menos de cinco años se trasladaron a la provincia de Buenos Aires más de 60.000 ovinos, “lo que favoreció la renovación de las majadas existente en los campos de la Península”, lográndose de esta forma una mejora extraordinaria en la producción de lana fina y una homogeneidad en el tipo de la lana, “que transformó el producto en uno de los mejores” del país.[48]

Superado el difícil período 1939 – 1945 y una vez resueltos los problemas de producción y mejora para la hacienda se encaró el problema de las viviendas de los puesteros, “que vivían en casas de chapas y madera, sin mayores comodidades y poco adecuadas a las inclemencias del tiempo invernal en esa zona”. En su lugar, se construyeron “puestos de material, con una buena cocina, comedor, baño con agua caliente y piezas abrigadas y confortables, que permiten vivir con dignidad y comodidades a los numerosos puesteros que trabajan y viven en el Establecimiento Ganadero”. En estas condiciones, los puesteros se hallaron “en inmejorables condiciones de vida y trabajo”, recibiendo, además, “una sección de campo alambrado, divido en tres cuadros, como mínimo, con su casa confortable, molinos instalados, bañaderos y una cantidad de hacienda lanar, con un mínimo de 5.000 lanares”.

Los gastos de esquila, atención y arreglos de los molinos y mejoras corrían por

[48] Ibídem, pp. 11-13.

cuenta del Establecimiento, así como la provisión de carneros de majadas. El puestero, por su parte, además de su trabajo y correr con sus gastos, aportaba los peones y caballos, siendo retribuido con una cuarta parte del valor de la producción de su puesto, "en lana, cueros y aumento". Este personal permaneció al frente de sus respectivos puestos durante muchos años y a principio de la década del sesenta tenían "sus autos y casas en Puerto Madryn, habiendo todos criado una numerosa familia".

Asimismo, el personal a sueldo era retribuido con una "gratificación extraordinaria, conforme al trabajo, rendimiento y prolijidad de cada uno", que comprendía a todos los empleados, cabañeros y peones". Como prueba de la adecuada retribución y "tratamiento preferencial" al personal, nunca se registró un conflicto laboral en el establecimiento.[49]

En ocasión de la visita que realizó Carl C. Taylor, de la Lousiana State University, entre marzo de 1942 y abril de 1943, para estudiar la vida rural en la Argentina, visitó el establecimiento *Valdés Creek*, por ser el "único modelo de explotación realizada en grandes extensiones por medio de puesteros habilitados". En el libro *Rural life en Argentina*, editado en 1948 por la citada universidad, su autor comparó dicho sistema de explotación con el de otras estancias de la Patagonia, que se administraban por medio de numerosos peones y personal superior.[50]

La formación de las primeras cabañas en la Península Valdés

Antes de la Primera Guerra Mundial, los carneros usados en las majadas eran adquiridos en las cabañas de más renombre, como Olivera, Urquiza, Bo, López Lecube, Fraga, etc., pero durante el conflicto bélico, sin un transporte adecuado, se comenzaron a producir en la Península los carneros padres de majadas.[51] Concluido el conflicto bélico, a partir de 1928, el propósito de orientar los trabajos a la producción de lanas finas fue dificultado, debido a la prohibición que Australia impuso a la exportación de carneros puros y puros por cruza Merino Australiano.

Estos inconvenientes incitaron a la formación de las primeras cabañas en la Península Valdés, ya que obligaron al establecimiento *Valdés Creek* a formar un plantel de carneros puros por cruza, para servir a sus majadas, trabajo que con el transcurso del tiempo, posibilitó la producción de "animales con las características deseadas, en finura, largo de mecha, fibra fuerte y compacta, de rendimiento mayor", es decir, con los caracteres de "un vellón de lana fina supra Merino

[49] Ovina, marzo – abril de 1961, pp. 75-76 y 78.

[50] Establecimiento Ganadero Valdés Creek..., p. 15.

[51] Ovina, marzo – abril de 1961, p. 77.

Australiano”.[52]

Para lograr este resultado se adquirieron ovinos Merino Australiano puros de *Tecka*, *Maquinchao* y *Leleque*, con los que se formó el plantel puro de la cabaña *La Corona*, que fue inscripto en la *Sociedad Rural Argentina* con el número 71. A principio de la década del sesenta, la misma contaba con doscientas madres seleccionadas puras Merino Australiano. El establecimiento contaba entonces con carneros de campo muy solicitados, realizando importantes ventas a los criadores de la zona.[53]

Sin embargo, la cabaña *La Corona* no fue el único establecimiento de la Península Valdés dedicado a la formación de planteles puros y puros por cruza. En 1924 un ovino Merino Argentino de Félix Arbeletche obtuvo el primer premio en la exposición organizada por la Sociedad Rural de Trelew [54] y en 1929 S.G. Fraser, representante de la cabaña *La Cantábrica*, propiedad de aquel, anunciaba la venta de carneros Merino Argentino.[55]

Una década y media después, los productos de esta cabaña fueron premiados en distintas exposiciones de la región. En la VIII Exposición de Trelew, organizada por la Sociedad Rural del Valle del Chubut obtuvo los siguientes premios: Campeón, Gran Campeón en la 4ª categoría machos puros por cruza de cuatro o más dientes Merino Argentino. El primer premio campeón en la 1ª categoría machos puros de pedigree de dos dientes, el 2º premio reservado campeón y el 3er. premio. El primer premio campeón, gran campeón de la 2ª categoría y premio particular Ministerio de Agricultura de la Nación y 2ª y 3ª mención en la misma categoría. Y mención en la 4ª Categoría Merino Australiano.[56]

En la VIII Exposición de Comodoro Rivadavia obtuvo el premio Gran Campeón y Reservado Campeón Merino Argentino, ofreciendo un producto de alta calidad, que mostraba una evolución hacia un tipo más liso, que suprimía las arrugas y con un gran mejoramiento en la conformación del cuerpo. Ese mismo año, en la IX Exposición Feria de Trelew, en la categoría Carneros de Pedigree Merino Argentino ganó el premio Gran Campeón, premios Ministerio de Agricultura de la Nación y Angel Velaz y Cía.; 2º premio y Reservado de Campeón y premio Municipalidad de Rawson. En la categoría Carneros p.p.c. el 1er. premio y Campeón, 2º premio, Reservado de Campeón, premio Municipalidad de Rawson y 2ª mención.[57]

[52] Establecimiento Ganadero Valdés Creek..., pp. 11-15.

[53] Ovina, marzo- abril de 1961, pp. 77-78.

[54] La Fronda, 13 de enero de 1924, p. 3, col. 3.

[55] Argentina Austral, año I, nº 3, 1º de septiembre de 1929, p. 25.

[56] Argentina Austral, año XV, nº 154, abril de 1944, pp. 42-44.

[57] Argentina Austral, año XVI, nº 166, abril de 1945, pp. 14-15, p. 20 y pp. 60-70.

El progreso de esta cabaña no se limitó a estos resultados, sino que, con el mismo propósito que guiaba en ese momento a *La Corona*, orientó decididamente su producción al Merino Australiano, no escatimando ningún esfuerzo en este sentido. Con el objeto indicado adquirió en la Exposición Nacional de Ganadería, celebrada en Palermo en 1945, el gran campeón *Maquinchao*, en 12.500 pesos y el reservado gran campeón de la misma cabaña en 12.000 pesos.[58]

La decidida orientación que estos establecimientos impusieron a la formación de planteles de ovinos puros y puros por cruza que produjeran lanas fina y cruza fina, en el tipo de Merino Australiano, colocó a las lanas de la Península Valdés en un nivel de la más alta calidad, similar a las de los países de Oceanía. Este hecho no sólo colocó a las lanas de la zona en condiciones óptimas para acceder al mercado mundial, que cada vez más demandaba lanas finas y buenas cruzas finas, sino que, además, incrementó la producción lanera. En algo más de medio siglo el establecimiento *Valdés Creek* registró una producción promedio de lana entre 200.000 y 220.000 kilos.

Como resultado de los trabajos realizados, el citado establecimiento producía en los años sesenta una lana "igual y pareja en todas sus majadas", lo que permitía "considerarla ya clasificada sobre el lomo del lanar". La misma era "fina, supra Merino Australiano 64/66`s de superior calidad, uniforme, de alto rendimiento, de muy buena limpieza, tipo cadena de más de 3 pulgadas muy blanca de hebras de un largo uniforme y parejo", gozando de mucha aceptación para la exportación y para la industria.[59]

Conclusión

Las condiciones naturales y los trabajos emprendidos convirtieron a la Península Valdés en una atractiva y ejemplar zona productora de lanas finas y cruza finas y su ejemplo se propagó, poco a poco, en la región, extendiéndose a toda la zona de su influencia, abarcando Viedma, San Antonio Oeste, Camarones, etc., produciendo un cambio cualitativo en las explotaciones ganaderas. De esta manera se confirmaron los juicios que dos siglos antes se formularon acerca de las condiciones favorables que reunía la Península Valdés para la ganadería.

[58] Argentina Austral, año XVII, nº 171, septiembre de 1945, p. 24.

[59] Establecimiento Ganadero Valdés Creek..., pp. 38-41.

Parte 3

LA CIUDAD TURÍSTICA Y LOS PROBLEMÁS ASOCIADOS A SU CRECIMIENTO

LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS DE LA CIUDAD DE PUERTO MADRYN

NIRICH Gabriela

Resumen

La afluencia del turismo a la ciudad de Puerto Madryn se debe principalmente a la calidad y variedad de los atractivos turísticos de la ciudad y de su área de influencia. Puerto Madryn cuenta con una historia y cultura ricas en tradición y costumbres. Posee importantes monumentos históricos que plasman los orígenes de la ciudad así como monumentos más recientes, museos que exponen particularidades de la región y se celebran diversas fiestas tradicionales. Los principales atractivos turísticos de la ciudad son sus hermosas playas de aguas calmas y transparentes que permiten la práctica de diversos deportes acuáticos y el avistaje de la Ballena Franca Austral en el periodo en que las mismas se acercan a las costas del Golfo Nuevo para su reproducción.

Palabras claves: atractivos turísticos, ballena franca austral, deportes acuáticos, museos, monumentos, Puerto Madryn

THE CITY OF PUERTO MADRYN'S TOURIST ATTRACTIONS

Abstract

Tourist arrivals to the city of Puerto Madryn are mainly a result of the quality and variety of the city and its area of influence's tourist attractions. Puerto Madryn has a history and culture rich both in tradition and customs. There are important historical monuments showing the city's origin and contemporary monuments, museums that exhibit regional characteristics and they celebrate diverse traditional festivities. The principal city's tourist attractions are its beautiful beaches with still, transparent waters that allow practicing a variety of aquatic sports and viewing the Southern Right Whales during the period when they approach the shores of the Gulf Nuevo for their reproduction.

Key words: tourist attractions, southern right whale, aquatic sports, museums, monuments, Puerto Madryn

Introducción

La ciudad de Puerto Madryn se ubica al noreste de la provincia del Chubut, en la República Argentina, a orillas del mar Argentino en el Océano Atlántico (latitud 42°46' sur, longitud 65°02' oeste). Se extiende sobre el Golfo Nuevo, el cual se desarrolla entre el Morro Nuevo, en la Península Valdés, al norte y Punta Ninfas al sur. Es una de las ciudades y a la vez uno de los centros turísticos más importantes de la Patagonia Argentina.

Por su situación geográfica, su clima participa de las características áridas de la región patagónica, atemperadas por la proximidad del mar y por estar ubicada a sotavento del último escalón de la meseta patagónica. La temperatura media anual es de 13,4°C. La temperatura media mensual varía entre 6,4°C en el mes de julio y 20,4°C en el mes de enero. Según registros de la estación meteorológica del Centro Nacional Patagónico (CENPAT) del período 1982-2001, la precipitación media anual es de 235,9 mm, distribuyéndose uniformemente a lo largo del año. Hay una constancia de vientos moderados a fuertes, la velocidad media anual del viento es de 4,6 m/s (16,6 km/h). Durante todo el año las direcciones más frecuente desde donde sopla el viento son de los sectores sudoeste y oeste. En primavera y verano, particularmente en esta última estación, aumenta la frecuencia relativa de los vientos de los sectores este y noreste (Labraga, 2002). La vegetación original es xerófila, del tipo estepario, con pastos ralos y sin árboles. Las particularidades del clima junto a la carencia de un curso fluvial y la baja velocidad de infiltración del suelo, que favorece el escurrimiento superficial y la erosión, impiden la agricultura, reduciéndose las posibilidades agropecuarias a la ganadería ovina extensiva (Rostagno, 1980).

Puerto Madryn basa su economía en las ventajas comparativas que significan dos hechos fundamentales: un puerto natural que permite la operación de buques de gran calado durante todo el año y el privilegio de una fauna marina espectacular, fundamento del desarrollo turístico de la región. En base a estas ventajas comparativas, su economía se sustenta en tres actividades: la pesca, la industria y el turismo, alrededor de las cuales se han desarrollado un sinnúmero de otras actividades comerciales y de servicios.

Playas y ballenas definen los principales atractivos turísticos de la ciudad de Puerto Madryn. Acantilados, arena y canto rodado caracterizan más de 30 kilómetros de playas ubicadas frente a la ciudad y en las costas lindantes. Entre los meses de junio y diciembre las ballenas francas australes se acercan al Golfo Nuevo para reproducirse y criar a sus ballenatos pudiendo ser fácilmente observadas. Puerto Madryn es considerada un centro importante para el buceo en Argentina, actividad que se practica durante todo el año. Además se puede practicar una gran variedad de deportes acuáticos. Asimismo, en sus grandes espacios abiertos se pueden realizar caminatas, cabalgatas y recorridos en bicicleta, ofreciendo la posibilidad de observar la flora y la fauna terrestre y la

gran diversidad de fósiles de la zona.

La ciudad cuenta con una nutrida oferta de alojamientos, como hoteles, apart-hoteles, hosterías, cabañas, hostels, casas de alquiler temporario y campings. En cuanto a la gastronomía, posée una abundante oferta de restaurantes y bares, destacándose los platos basados en mariscos y pescados recién extraídos del mar, así como el típico cordero patagónico. Además, la ciudad cuenta con diversos monumentos históricos, museos, teatros, cines, casinos, pubs y discos.

La zona está asistida por dos aeropuertos, el Aeropuerto “El Tehuelche” a 5 km de la ciudad y el Aeropuerto “Almirante Marcos A. Zar” a 65 km al sur, cercano a la ciudad de Trelew. La ciudad cuenta con una Terminal de Ómnibus y la oferta de servicios turísticos está cubierta por numerosas agencias de viajes y turismo que organizan paseos y excursiones, y también por empresas de alquiler de autos. A su vez, en pleno centro de la ciudad, la Secretaría de Turismo brinda información y asesoramiento con respecto a los servicios que ofrece la ciudad de Puerto Madryn y la región.

Monumentos Históricos

Punta Cuevas

El 28 de julio de 1865, en pleno invierno y a la mañana, desembarcó de la nave Mimosa un contingente de más de 150 galeses en las playas de la actual Puerto Madryn. Estos primeros galeses se refugiaron en Punta Cuevas por ser una ensenada protegida, con materiales de construcción a mano: roca fácil de trabajar y restos de un barco encallado (Asociación Punta Cuevas). Se tomó como fecha de fundación de la ciudad de Puerto Madryn el 28 de julio de 1865, ya que las referencias más fidedignas de los comienzos de la ciudad están dadas por los relatos de los colonos galeses. Actualmente funciona en este sitio el Museo del Desembarco.

Antigua Estación del Ferrocarril

Estación del Ferrocarril Central del Chubut, compañía de capitales británicos que construyó y operó entre 1888 y 1961 una línea que unía Puerto Madryn con Trelew. En 1884 el gobierno argentino le otorgó al inmigrante galés Lewis Jones una concesión para construir y operar una línea entre el VIRCh y Puerto Madryn. Con la ayuda del ingeniero Azhabel P. Bell, Lewis Jones fundó una compañía en Liverpool para financiar la construcción. El 11 de noviembre de 1888 abrió al público una línea de 70 km entre Trelew y el muelle de Puerto Madryn. Desde Trelew la línea fue extendida 50 km hasta Gaiman el 31 de diciembre de 1908 y de allí a Dolavon el 12 de octubre de 1915. En 1920 la compañía fue nacionalizada y luego la línea se extendió hasta Las Plumas (Lewis, 1983). Con la construcción del ferrocarril se comienza a hacer efectivo

el poblamiento de Puerto Madryn, ya que antes era un puerto sin población estable. Puerto Madryn se convirtió entonces en puerta de entrada y salida de la Colonia. Para atender la creciente actividad se construyó en el año 1909 el Muelle Comandante Luis Piedrabuena. La ciudad fue creciendo en forma paulatina alrededor de las actividades ferroviarias y portuarias, y de servicios tales como depósitos y comercios. Esta estructura de funcionamiento se mantuvo hasta finales de la década de 1950 y principios de la década de 1960. Por esta época se instalaron algunas industrias textiles, amparadas por regímenes de exenciones impositivas, pero años más tarde la comunidad verá con pesar cómo cierran sus actividades por el decaimiento de la producción lanar. En esta misma década se levantaron las exenciones al pago de derechos para las mercaderías que se introducían en el puerto. Esto provoca el cierre de las empresas de cabotaje que operaban en el puerto, de la Compañía Mercantil del Chubut y finalmente del Ferrocarril en 1961 (Torrejón, 1999).

Casa del Gerente del Ferrocarril

Fue construida en el año 1913 como residencia del gerente del Ferrocarril Central del Chubut. El edificio muestra el sistema constructivo utilizado en los primeros años de la ciudad, con un entramado de madera en las paredes, techo y piso, revestida hacia el interior con tablas de madera y hacia el exterior con chapa acanalada de cinc. Complementa una galería en tres de sus lados hacia el exterior que une las diferentes habitaciones (Secretaría de Turismo Municipal). Se encuentra ubicada frente al edificio del Chalet Pujol.

Sede de la Compañía Mercantil del Chubut

En 1888 los primeros galeses del valle constituyen la primera cooperativa de la Patagonia, denominada “Compañía Mercantil del Chubut”, con el fin de comercializar su producción. Esta empresa abrió sucursales en diferentes ciudades siendo este edificio la sede en Puerto Madryn. Pueden observarse en esta construcción rasgos típicos de la arquitectura galesa (Secretaría de Turismo Municipal). Ubicada en la esquina de las calles Hipólito Yrigoyen y Mitre, actualmente funciona en el lugar una fábrica de trajes e insumos para buceo.

Casa Pedro Derbes

Es una de las primeras viviendas de la ciudad, data de 1889. Fue la casa del primer Prefecto Marítimo del Puerto y destacado ciudadano, Don Pedro Derbes. En esta casa se hospedó el Gral. Julio A. Roca en ocasión de visitar la ciudad siendo presidente del la Nación, en 1899 (Secretaría de Turismo Municipal). Se ubica en la esquina de Avda. Rawson y Pedro Derbes.

Chalet Pujol

Este edificio fue propiedad de Agustín Pujol, primer inmigrante español que se

estableció en la ciudad en 1904 y en 1916 fue proclamado intendente de Puerto Madryn. Fue construido entre 1915 y 1917, y su arquitectura única en la zona lo destaca como un símbolo edilicio. El mismo se encuentra ubicado en lo alto de una loma, desde la que se tiene una vista panorámica imponente de la ciudad y su costa. En 1955 sus descendientes lo donaron a la provincia del Chubut y así fue que el 22 de febrero de 1972 abrió sus puertas como sede del Museo de Ciencias Naturales y Oceanografía. En 2004 el Gobierno del Chubut comenzó su restauración y refacción con el objetivo de preservar las colecciones y rescatar, respetando las características originales, el valor patrimonial del edificio histórico.

Casa Toschke

Primer colegio con internado de Puerto Madryn, autorizado por el Consejo Nacional de Educación el 26 de diciembre de 1921. Fue fundado por el ilustre educador Don Pedro Toschke, quien nació en Alemania el 9 de abril de 1878, llegando a Puerto Madryn en 1905. Además de educador, Toschke cumplió funciones como secretario y presidente del Consejo Municipal, falleciendo el 26 de septiembre de 1946. El edificio se encuentra ubicado en la calle Domecq García 361; actualmente funciona allí la Asociación Cultural Galesa.

Parroquia del Sagrado Corazón de Jesús

Esta antigua parroquia se encuentra frente a la plaza San Martin, plaza principal de la ciudad. Fue levantada por el padre salesiano Juan Muzzio, quien en su obra evangelizadora recorrió la provincia de Chubut a partir de 1906. La primera parroquia, sobre la esquina sin ochava, data de 1914 y la actual de 1958 (Navarro, 2009). Hacia fines del siglo XIX los padres de la congregación de Salesianos de Don Bosco, con la misión de evangelizar, penetraron el territorio patagónico abarcando toda su geografía, desde Carmen de Patagones hasta Tierra del Fuego y las islas Malvinas (Vélez, 2006). La obra de la comunidad religiosa salesiana es permanentemente evocada en las ciudades de toda la Patagonia, en plazas, escuelas y calles.

Monumento a la Gesta Galesa

Monumento homenaje a la gesta galesa inaugurado con motivo de la conmemoración del centenario de la fundación de Puerto Madryn, el 28 de julio de 1965. Obra del reconocido escultor argentino Luis Perlotti (1890-1969). El monumento tiene una base en forma de paralelepípedo. Sobre la parte superior se encuentra una figura de mujer, de tres metros de altura, que simboliza el espíritu de la gesta galesa, en la cual las mujeres lucharon junto a los hombres con incomparable sacrificio. En sus costados se encuentran dos relieves. Uno de ellos evoca el desembarco en el que encabeza el grupo de colonos un pastor, con

la Biblia en la mano, seguido de un grupo de hombres, mujeres y niños, que traen sus instrumentos de artesanía y labranza. El más anciano de los labradores, en actitud reverente, besa la tierra. A lo lejos, en el mar, se ve la silueta del velero Mimosa, que los trajo de su patria. El otro relieve representa al Tehuelche, hijo de la tierra, tendiendo su mano de paz a los recién llegados. Este detalle debe destacarse, pues el nativo de la Patagonia, lejos de obstaculizarlos, ayudó a los colonos, aleccionándolos en el conocimiento del medio (Diario Clarín, 09/11/60). El arquitecto Tomislao F. Boric tuvo a su cargo la urbanización de la rambla donde se instaló el monumento. La obra fue inaugurada con la presencia de autoridades nacionales, incluido el Presidente Arturo Humberto Illia, autoridades provinciales, municipales y delegados especiales del país de Gales.

Monumento al Indio Tehuelche

Monumento homenaje a la comunidad aborigen también obra del artista Luis Perlotti. Su piedra fundamental fue colocada conjuntamente con la inauguración del monumento a la Gesta Galesa el 28 de julio de 1965, con motivo de la conmemoración del centenario de la fundación de Puerto Madryn. La escultura representa a un nativo Tehuelche, tiene tres metros de altura y está apoyada sobre un basamento de roca. Cabe destacar la relación existente entre el monumento a la Gesta Galesa mirando hacia Puerto Madryn y el monumento al Indio Tehuelche mirando al Golfo. Otro dato anecdótico es la vestimenta, un poco equívoca, ya que en realidad se asemeja más a la vestimenta usada por los aborígenes Guaraníes del noroeste de la Argentina. Teniendo en cuenta las bajas temperaturas de la zona, los Tehuelches usaban quillangos y cueros para cubrirse. Este monumento se emplaza en el vértice de Punta Cuevas, destacado punto panorámico con vista hacia toda la ciudad, el puerto y el golfo.

Centro Nacional Patagónico (CENPAT)

En el año 1969 el Sector Provincial de Turismo del Chubut gestionó ante Presidencia de la Nación, cuyo asesor científico era Mariano N. Castex, la Instalación de un “Centro de Investigación de Vida Silvestre” en Puerto Madryn, para dar Asistencia Técnica al Sistema Provincial de Áreas Protegidas, dando origen al Centro Nacional Patagónico (CENPAT) desde 1970 (Torrejón, 1999). Este Instituto es uno de los Centros Regionales que tiene el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en el interior del país. Se dedica a la investigación para el desarrollo regional, con énfasis en la plataforma continental marina. Ha contribuido sobre todo a un profundo conocimiento de todo el espacio biogeográfico de costas y golfos. Se encuentra ubicado en Boulevard Brown 2915. Contiguas se encuentran las instalaciones de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco.

Monumento a la trayectoria histórica del transporte A.R.A. Villarino

Erigido en Boulevard Brown y Avda. Gales, en homenaje a la trayectoria histórica del buque, al cumplirse el centenario de su llegada a la Argentina con los restos del General José de San Martin el 28 de mayo de 1980. En el monumento se encuentra la hélice de la embarcación Villarino y junto a ella un busto del Gral. José de San Martin. El aviso Villarino fue adquirido en Inglaterra por la Armada Argentina y como primera labor tuvo el honor de repatriar los restos del General José de San Martin desde el puerto francés de L'Havre a Buenos Aires. El 30 de Diciembre de 1880 el Presidente Julio A. Roca y el Ministro de Guerra y Marina Gral. Benjamín Victorica firmaron el decreto que designó al transporte Villarino como paquete de la carrera a Bahía Blanca y Patagones, dando así origen a los Transportes Navales. Estos fomentaron el tráfico a la Patagonia, abastecieron de elementos básicos e indispensables a la población y permitieron que se establecieran colonias y poblados. El 19 de diciembre de 1885, el transporte Villarino desembarcó hombres y elementos que dieron lugar a la fundación de la ciudad de Río Gallegos. El 16 de mayo de 1899, durante una tormenta fue arrojado a las restingas de Bahía Camarones, perdiéndose la nave (González Climent, 1973). No obstante, en la década de 1970, integrantes de la Hermandad del Escrófalo, en un riesgoso operativo, rescataron del fondo del mar la hélice y otros restos del buque.

Monumento a los héroes de Puerto Madryn

Monumento en homenaje a los 25 grandes héroes bomberos voluntarios fallecidos en el cumplimento de su vocación el 21 de enero de 1994. El mismo fue erigido en la plaza San Martin, en el centro de la ciudad, en junio del mismo año. Un trágico incendio comenzó poco después de las 14 horas del 21 de enero de 1994 en un campo, con un foco inicial ubicado a unos 2 km al oeste del la Ruta Nacional N˚3 y a unos 500 metros al sur de la Ruta Provincial N˚4. El fuego, aparentemente por la influencia de factores meteorológicos, fitológicos y topográficos, avanzó de manera explosiva y los integrantes de las cuadrillas de bomberos que habían ingresado al campo para detener su avance no habrían tenido oportunidad de escapar (Bomberos Voluntarios de la República Argentina).

Monumento a los héroes de Malvinas

El monumento fue erigido en honor a los caídos por la patria en la Guerra de Malvinas. Fue inaugurado el 2 de abril de 2003 al cumplirse el 21º Aniversario del comienzo de la misma. Para su inauguración estuvo presente el Presidente Dr. Eduardo Duhalde junto a autoridades provinciales y al presidente del Centro de Veteranos de Guerra Miguel Ángel Cruel. El diseño de obra estuvo a cargo de Cesar Neira, las instalaciones fueron realizadas por Julio Calvo y el promotor

del proyecto fue Raúl Escobar, todos excombatientes. Las obras escultóricas estuvieron a cargo de José Luis Hamzé. Se encuentra ubicado en Av. Rawson al 300.

Museos

Museo Provincial del Hombre y el Mar, Ciencias Naturales y Oceanografía

Este museo está erigido desde 1972 en uno de los edificios más emblemáticos de la ciudad, el Chalet Pujol, que data de 1917. El Museo Provincial del Hombre y el Mar constituye uno de los principales puntos de atracción para los turistas que visitan la ciudad. Se encuentra ubicado en la esquina de Domecq García y José Menéndez. La Secretaría de Cultura de la Provincia del Chubut ofrece una propuesta que permite percibir a la Naturaleza en constante proceso de cambio y movimiento, y al hombre como protagonista de estos cambios. Rescata y privilegia al mar como elemento vital en la historia de la Humanidad. Cuenta con tres niveles donde se sitúan diversas salas y en lo alto un mirador desde donde se puede disfrutar de una vista panorámica de la ciudad y el Golfo Nuevo. Allí se exhiben fotografías de Puerto Madryn en los años sesenta.

Ecocentro Puerto Madryn

Emprendimiento privado de importante y moderna construcción, destinado a la interpretación de ecosistemas marinos. Durante todo el año alberga exhibiciones permanentes y temporarias y muestras de arte. La propuesta para los visitantes incluye todos sus espacios acondicionados para observar exhibiciones, buscar información, encontrarse con obras de arte, o sumergirse en el mundo de la educación o la divulgación científica. De acuerdo a las temporadas que marcan las estaciones del año se realizan actividades especiales. Estas incluyen audiovisuales, proyección de videos, conferencias, juegos didácticos para niños, encuentros para la familia, debates con adolescentes y paseos guiados por las exhibiciones (Ecocentro Puerto Madryn).

Museo del Desembarco

La Historia de la llegada e instalación de los colonos galeses a la Patagonia en 1865 está contada en el lugar mismo donde tuvo lugar, y donde quedan vestigios de esa historia. En el Museo del Desembarco se explican los antecedentes de la fundación de la colonia galesa del Chubut, se narran algunos hechos de los primeros momentos de la misma, se recalca el entendimiento con los indígenas Tehuelches y se conservan algunas piezas encontradas en Punta Cuevas (Asociación Punta Cuevas).

Museo Municipal de Arte Moderno

Este museo cuenta con una importante colección de obras de algunos de los más reconocidos artistas nacionales, regionales y locales. Las exposiciones se renuevan constantemente y suele albergar atractivas veladas culturales. Se encuentra ubicado sobre la costa, en el Centro de la ciudad, en Avda. Julio A. Roca 444. El museo puede ser visitado en forma gratuita.

Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn

Este Centro se erige en el antiguo edificio de la Estación del Ferrocarril. Con sus objetivos y su trayectoria intenta convertirse en un ámbito en el que se procura canalizar y señalar los rumbos históricos y sociales de Puerto Madryn. Se encuentra ubicado en la calle Dr. Ávila, frente a la Terminal de Ómnibus.

Los Muelles

Muelle Luis Piedrabuena

El muelle Luis Piedrabuena fue construido en 1909 e inaugurado en enero del siguiente año. En sus inicios, por este muelle se embarcaba todo tipo de mercaderías hacia otros puertos patagónicos, Buenos Aires y el exterior. Sin embargo, este movimiento de cargas fue decreciendo paulatinamente con el avance del asfalto de la Ruta Nacional N˚ 3. En enero de 1972 atracó el primer crucero. En el año 1975 se habilitó el Muelle Almirante Storni, quedando el Muelle Piedrabuena reservado exclusivamente para embarcaciones pesqueras y actividades deportivas. En abril del 2000 se inauguraron ampliaciones en el Muelle Storni, destinándose la actividad pesquera a dicho Muelle. El 31 de octubre del 2003 el Muelle Piedrabuena quedó oficialmente inaugurado para el atraque de buques turísticos de pasajeros o cruceros, además de recuperarlo para la comunidad de Puerto Madryn como espacio público de recreación y esparcimiento. Se convirtió entonces en el primer muelle de cruceros del país (Administración Portuaria de Puerto Madryn).

Muelle Almirante Storni

El muelle Almirante Storni fue construido durante los años 1975 y 1976. Originariamente fue diseñado como parte integrante del complejo industrial Aluar. En ese contexto, el proyecto incluía un muelle mineralero para la recepción de la materia prima (principalmente bauxita) y un muelle de carga general para el envío del producto terminado a los centros industriales (cordón La Plata - Buenos Aires - Rosario). Por otro lado, y como actividad secundaria, atendería a la carga general de la región. A partir de los años ochenta y con el desarrollo de la actividad pesquera, el muelle comenzó a ser utilizado por los

buques pesqueros como base de operaciones. Así el puerto amplió su atención a los buques factoría y congeladores. En los últimos años han aparecido nuevas actividades vinculadas con el puerto, como el procesamiento de rocas porfídicas provenientes de canteras distantes a unos 70 km de Puerto Madryn, y el atraque cada vez más intensivo de cruceros de gran envergadura (Administración Portuaria de Puerto Madryn).

Las playas

Cerro Avanzado

Por el mismo camino que va a la Reserva de Punta Loma, 3 km hacia el sur, se arriba a la playa de Cerro Avanzado. Toma ese nombre debido a la fisonomía del lugar, bardas de formación sedimentaria de millones de años de antigüedad que conservan entre sus estratos restos fósiles de ostras y vertebrados marinos.

El Doradillo

Sobre las márgenes del Golfo Nuevo, a unos 15 km al norte de la ciudad de Puerto Madryn, se encuentra ubicada la zona denominada El Doradillo. Sus playas de arenas doradas, canto rodado y acantilados se extienden por 20 km, desde Punta Arco hasta Punta Ameghino. El Doradillo es uno de los escasos lugares del mundo donde se congregan y se pueden apreciar desde la costa las ballenas francas australes durante la temporada de reproducción y cría, entre los meses de junio y diciembre. En la parte norte de El Doradillo, en las playas denominadas La Cantera, ubicadas inmediatamente al norte de Punta Flecha, hay un importante declive que favorece el acercamiento de las ballenas a la costa y por ende su fácil observación desde la misma (Navarro, 2009). El territorio fue declarado Área Protegida Municipal y a su vez se encuentra en la zona de amortiguación del Área Natural Protegida Península Valdés.

Playas de la ciudad

En cuanto a las playas de la ciudad, Puerto Madryn cuenta con 3 km de playas de arena ubicadas entre el Muelle Luis Piedrabuena y Punta Cuevas. Estas son muy concurridas durante el verano y su característica principal es que tienen baja pendiente y escaso oleaje, lo que las hace muy seguras. La plea y bajamar se producen cada 6 horas 15 minutos, definiendo grandes variaciones en el paisaje costero. La amplitud media de las mareas en el Golfo Nuevo es de 3,8 metros (con máximas superiores a los 5,7 metros), por esta razón las playas llegan a extenderse más de 200 metros durante la marea baja (Labraga, 2002). En verano la posibilidad de disfrutar de la playa es amplia ya que los días se alargan en forma considerable, incrementando su duración alrededor de siete horas con respecto al invierno. La ubicación geográfica de Puerto Madryn es 42°

46’ latitud Sur, 65° 02’ longitud Oeste; considerando la diferencia horaria local de -3 horas con respecto a la hora universal (UT o GMT), el 21 de diciembre, inicio del verano, el sol sale a las 5:38 y se pone a las 20:59. Por lo tanto, la duración del día más largo supera las 15 horas (Labraga, 2002). El sol se levanta sobre el mar y se pone en la meseta. Las playas de la ciudad tienen balnearios con servicios como restaurantes, bares, kioscos, juegos para niños, alquiler de kayaks, alquiler de tablas de windsurf, operadoras de buceo, etc. Los balnearios ubicados frente al Boulevard Brown cuentan con alquiler de carpas, reposeras y sombrillas durante los meses de verano, período en que cuentan también con bañeros municipales y servicios de seguridad (Prefectura Naval Argentina y Policía del Chubut).

Área Natural Protegida Punta Loma

Esta reserva natural se encuentra sobre las márgenes del Golfo Nuevo, 14 km al sur de la ciudad. Fue creada el 29 de septiembre de 1967 por la Ley Provincial N° 697, siendo una de las primeras reservas naturales del Sistema de Áreas Protegidas de la Provincia de Chubut. Su valor biológico más significativo es el apostadero de lobos marinos del sur (*Otaria flavenscens*) y la colonia de gaviotines sudamericanos (*Sterna birundinacea*). Es posible avistar también otras aves marinas y terrestres así como reptiles y mamíferos. En la reserva se encuentra un mirador emplazado en una barranca con vista al Golfo Nuevo, desde donde se observa el apostadero de lobos marinos del sur. También hay en el lugar un sendero para la observación e interpretación de la flora típica de la región. Se recomienda ir durante los horarios de bajamar. Puede ser visitada durante todo el año, encontrándose mayor cantidad de ejemplares de lobos marinos en la época de reproducción y cría.

Buceo y deportes náuticos

Puerto Madryn es un importante centro de buceo de la Argentina, considerada Capital Nacional del Buceo. Esta actividad se comenzó a practicar en la región a finales de los años 50, favorecida por la tranquilidad y transparencia de las aguas del Golfo Nuevo y la abundancia de fauna marina. Se desarrolla durante todo el año y atrae a buceadores de todo el país y el mundo.

Son muchas las alternativas para realizar inmersiones, tanto desde las playas por lugares accesibles o en excursiones embarcadas, contratando el servicio de las operadoras de buceo registradas. Varias son las empresas que brindan servicios de buceo en Puerto Madryn. Todas ellas ofrecen al buceador y al turista aventurero la posibilidad de conocer los diferentes parques naturales submarinos, naufragios y arrecifes artificiales, ya sea de la mano del instructor para los principiantes -en los denominados bautismos submarinos- o en excursiones guiadas para los buzos con brevet de buceo deportivo o

profesionales.

El bautismo submarino es una modalidad del buceo recreativo en la que sin tener experiencia alguna en buceo o natación, las personas pueden incursionar en el mundo subacuático acompañadas de un instructor profesional habilitado que, mediante una atención personalizada, acompaña y brinda asistencia al principiante. También las operadoras de buceo ofrecen cursos de buceo deportivo con diferentes niveles de certificación y otorgan los correspondientes brevet válidos a nivel internacional como SSI (*Scuba School International*) y PADI (*Professional Association of Diving Instructors*).

Además, Puerto Madryn ofrece otras posibilidades de interactuar con las aguas del Golfo Nuevo, mediante actividades deportivas como windsurf, kitesurf y kayaks. Los equipos pueden alquilarse en algunos de los balnearios situados en las costas de la ciudad. En marzo del 2006, la ciudad fue sede del Campeonato Sudamericano de Windsurf que contó con los máximos exponentes de este deporte a nivel internacional, y reunió a todas las categorías de esta disciplina: Slalom, Freestyle, Clase olímpica RSX, Fórmula Windsurfing y Raceboard.

Proyecto de construcción de una Dársena Turístico-Deportiva

El 13 de agosto de 2007 el gobernador Mario Das Neves anunció la aprobación del llamado a licitación pública nacional para le ejecución de una Dársena Turístico Deportiva en Puerto Madryn, en la zona denominada Playa Kaiser, al sur de la Zanja de Guardia, entre Punta Cuevas y Punta Este. La misma llevará el nombre de “Antonio Torrejón” en homenaje a quien ha tenido un destacado accionar en el quehacer turístico de Puerto Madryn, de la región Patagónica y de la Argentina en general. La construcción de dicha dársena responde a la necesidad de contar con un lugar reparado para amarrar las embarcaciones dedicadas preferentemente al turismo y el uso individual de los turistas deportistas, para embarcaciones con esloras menores a los 20 metros.

En la actualidad las embarcaciones de paso deben quedar fondeadas en aguas abiertas, corriendo riesgos en caso de desmejoramiento de las condiciones meteorológicas, y las embarcaciones con asiento en la ciudad deben quedar en tierra firme cuando no están en navegación. El proyecto prevé la construcción de una dársena de 80 metros con 254 amarras. Se espera que potencie no solo la actividad náutica de la ciudad, sino también la llegada de embarcaciones de otros puntos del continente (Diario El Chubut 15/08/07).

Fiestas Tradicionales

Fiesta Nacional del Cordero

La Fiesta Nacional del Cordero es una fiesta típica de Puerto Madryn que se

celebra habitualmente en la segunda semana de enero para resaltar el quehacer ganadero y los valores culturales del campo chubutense. Se realizó por primera vez en 1977 y si bien sufrió varias interrupciones, en 2009 se celebró la 15° edición. Cada edición de la fiesta presenta un programa variado con actividades culturales, tradicionalistas, espectáculos, demostraciones de esquila, arreo con perros, jineteadas, elección de la reina, paseo artesanal, exposiciones, música y danza. Una atracción clásica son las demostraciones de esquila, que se realizan con tijera en forma manual, tal como la efectuaban a principios del siglo XX los pioneros de la región. También son convocantes las demostraciones de trabajo con perros de campo, que muestran sus habilidades para el arreo de ovejas. Allí se presentan algunos de los ganadores de la Fiesta Provincial del Perro de Campo que cada año se desarrolla en la localidad de Telsen. Dentro de las destrezas criollas podemos destacar las jineteadas, de las que participan jinetes y reservados de los más importantes campos de Chubut y de provincias vecinas. El predio de la Fiesta se transforma en un reflejo de la vida del campo patagónico, al presentar elementos típicos como corrales, tranqueras, bretes, aljibes, tanques, bebederos, molinos, comederos, fardos, ruedas, carretas, faroles, entre otros. Hay stands de exposición para entidades e instituciones, así como para la venta de comidas, y los fogones tradicionales asan entre 30 y 50 corderos por día, lo que constituye una de las actividades más demandadas. En otro espacio se desarrolla el Paseo de los Artesanos, donde se pueden apreciar y comprar artículos y productos alegóricos. Por último, el escenario mayor de la Fiesta Nacional del Cordero es un ámbito donde tradicionalmente se presentan artistas del más alto nivel nacional, a los que se suman también artistas locales, y otro ingrediente que no podía faltar es la elección de la Reina Nacional del Cordero junto con sus princesas.

Fiesta del Desembarco

Todos los 28 de julio se conmemora el desembarco de los colonos galeses en las costas del Golfo Nuevo. Además del acto oficial del que participan autoridades, instituciones, fuerzas armadas, escuelas y fuerzas vivas, existen varios aspectos de los festejos que tienen un carácter netamente popular. La carrera de los barriles, por ejemplo, es una carrera de postas que se realiza al aire libre, al mediodía, sobre la costanera, de la que participan dos equipos: tehuelches y galeses. A lo largo de aproximadamente 5 kilómetros, desde el centro de la ciudad hasta Punta Cuevas, en el monumento al Indio, los miembros de cada uno de los equipos (cualquiera puede serlo, basta inscribirse unos días antes) arrastran dos carretillas cargadas con pesados barriles de agua. Por la tarde, se sirve en locales cerrados de diversas instituciones el tradicional té galés, acompañado de variedad de tortas elaboradas con las recetas originales de las primeras galesas, pan y manteca caseros. Mientras se degustan estos manjares, servidos en larguísimas mesas a las que se accede mediante el pago de una

módica entrada, es posible escuchar himnos religiosos o canciones tradicionales en galés, entonados por varios de los agrupamientos corales que existen en la ciudad. Otro tanto ocurre con pequeños grupos que ejecutan música de cámara (Cid, 2004). Por último, en la mañana del 28 de Julio, en la zona de Punta Cuevas, se hace una recreación simbólica del desembarco y el encuentro de “Dos Culturas”, entre galeses y aborígenes.

Vía Crucis Submarino

En el marco de la Semana Santa se realiza el Vía Crucis Submarino en cercanías del Muelle Luis Piedrabuena. Este Vía Crucis tiene características similares a los que se realizan en superficie. Durante su recorrido el Padre, además buzo, va relatando a través de un hidrófono el camino de la cruz, acompañado por un grupo de buzos profesionales y deportivos brevetados que van cargando una cruz de madera. El Vía Crucis consta de doce estaciones, la primera es fuera del agua y las siguientes son totalmente submarinas hasta la décimo primera, ya que en la última estación se ve salir a todos los buzos portando la cruz hacia la orilla llegando así al cierre de la procesión. Todos aquellos interesados en sumarse a esta celebración pueden acompañar el Vía Crucis desde el muelle, junto a la comunidad cristiana de la ciudad, con quienes entre estación y estación, se comparte un momento de reflexión. Esta actividad es promovida por la Secretaría de Turismo y las operadoras de buceo, supervisada por Prefectura Naval Argentina y acompañada por todas las parroquias de la ciudad.

Festival Eisteddfod Mimosa Puerto Madryn

Desde antiguo, los galeses son muy afectos a la poesía y la música. El Eisteddfod es un festival literario y musical cuyos orígenes conocidos se remontan al siglo XII, pero que hunde sus raíces en las profundidades pre-cristianas de los celtas. Más que festival, el Eisteddfod es un concurso, una serie de competencias de poesía y canto, donde los participantes buscan superarse y aprender unos de otros. Es una forma colectiva de cultura. Los Eisteddfod modernos se popularizaron en Gales a mediados del siglo XIX, en la misma época en que los galeses se instalaron en Chubut, trayendo consigo esta tradición. El primer Eisteddfod patagónico se realizó en Rawson a fines de 1865, pero sólo desde 1880 se realizan organizada y regularmente. En los años 1930 se incorporó el idioma castellano, abriéndose así a toda la comunidad. Hubo pocos Eisteddfod en los años 1950, pero a partir del Centenario de la Colonia, en 1965, se celebran anualmente, incorporando ahora muchas otras manifestaciones artísticas. La cantidad de competencias y de competidores hace que los Eisteddfod puedan durar varias horas, y su nombre hace alusión a eso, pues significa "estar sentado". El festival es organizado por la Asociación *Eisteddfod Mimosa Porth Madryn* y se realiza a principios del mes de agosto. Las competencias están abiertas a toda la comunidad y orientadas a los aficionados a

la literatura, traducciones, artes visuales, artesanías, música, recitación y danzas tradicionales argentina o galesa. Los interesados tienen disponibles los programas para su consulta en las escuelas, bibliotecas e instituciones culturales de Puerto Madryn y Asociaciones Culturales Galesas de Trelew, Gaiman, Trevelin y Comodoro Rivadavia (*Eisteddfod Mimosa Porth Madryn*).

Conclusiones

La afluencia del turismo a la ciudad de Puerto Madryn se debe principalmente a la calidad y variedad de los atractivos turísticos de la ciudad y su área de influencia. Contribuyeron a la puesta en valor de estos atractivos turísticos la creación de áreas naturales protegidas promovida por parte de pobladores locales y de la región, el desarrollo de actividades deportivas acuáticas tales como el buceo, y el paralelo crecimiento del turismo de naturaleza y el ecoturismo a nivel internacional a partir de los años setenta.

La ciudad cuenta con una historia y una cultura ricas en tradición y costumbres. Esta historia parte no sólo del arribo de los galeses sino desde los pueblos originarios de la región, continuando con los primeros navegantes y colonizadores que surcaron sus costas. El poblamiento de la ciudad de Puerto Madryn se originó como producto de su ubicación, como nexo entre el mar del Golfo Nuevo y el valle inferior del río Chubut. Esto se manifiesta en la vieja estación de ferrocarril, los muelles y las antiguas edificaciones (que aún se mantienen en pie), pero también en monumentos más recientes, como los que se construyeron para las celebraciones del centenario de la ciudad.

Puerto Madryn cuenta, además, con monumentos que refieren a hechos históricos más recientes, que tocaron de cerca la vida de sus habitantes, como la Guerra de Malvinas y el monumento a los bomberos voluntarios fallecidos en el terrible incendio del 21 de enero de 1994. Posée también bellas playas con aguas transparentes y tranquilas, importantes museos que plasman particularidades locales, variedad de fiestas y celebraciones, etc.

La ciudad en si podría ser un atractivo turístico si mejorara su diseño urbanístico, su infraestructura y sus servicios siguiendo las actuales tendencias del desarrollo sostenible. Claros ejemplos opuestos a esto son los cableados aéreos, que provocan una intensa contaminación visual, la exagerada cantidad de cartelería comercial en la zona céntrica y la falta de la misma indicando puntos de interés turístico, la terminal de ómnibus o el camino a los aeropuertos.

También falta señalización sobre la Ruta Nacional N˚3, en los dos ingresos a la ciudad, la cual podría tener, porqué no, un mensaje de bienvenida a los visitantes, y otros ejemplos son la falta de cuidado y limpieza de la costanera, las playas y las calles, la proliferación de algas en el mar y por último, pero no menos importante, el basurero a cielo abierto en lo alto de la ciudad.

Puerto Madryn cuenta con una gran oferta hotelera y extra-hotelera, gastronómica y de servicios para atender a los turistas que visitan la ciudad. Sin embargo, no cuenta con una planificación turística que defina las estrategias para una promoción turística apropiada, brindando como primera medida una información adecuada de los atractivos turísticos de la ciudad.

Esta planificación turística debería, además, sentar los lineamientos de la promoción, como la participación en eventos nacionales e internacionales y en los medios de comunicación y difusión, definir las estadísticas a llevar a cabo y la metodología a utilizar, fiscalizar que los servicios se presten adecuadamente, implementar planes de calidad, etc. Se podrían desarrollar también a nivel municipal metodologías tales como Agenda 21, para delinear los objetivos de la comunidad con respecto al desarrollo turístico de la ciudad con la participación de todos los sectores interesados.

Todas estas acciones deberían tender a mejorar los atractivos turísticos de la ciudad, adecuando la oferta de servicios turísticos a la demanda, y a su vez elevando la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, beneficiándose de esta manera por un lado los turistas que visitan Puerto Madryn y por el otro la comunidad residente.

Referencias

Administración Portuaria de Puerto Madryn. *Los Muelles de Puerto Madryn.* <http://www. appm.com.ar/index.php?item1=db_muelles&item3=body_muelle_index>

Argentina Turística. *Paseos por la ciudad de Puerto Madryn.* <http://www.argentinaturistica. com/informa/pmdipaseosciu.htm>

Asociación Punta Cuevas <http://www.puntacuevas.org.ar/>

Bomberos Voluntarios <http://www.bomberosvoluntarios.org.ar/index.php>

CENPAT. *Aquí CENPAT.* <http://www.santafe-conicet.gov.ar/servicios/comunica/cenpat1. htm>

Cid, M. C. (2004) *Fiesta del Desembarco.* <http://www.atlesdeladiversitat.net/es/node/666>

Click Chubut <http://www.clickchubut.com.ar/>

Eisteiddfod Mimosa Porth Madryn <http://www.eisteddfodmimosa.org.ar/index.php?cntnd =3>

El Sitio de Madryn <http://www.madrynplanet.com.ar/informacion.html>

Gonzalez Climent, A. (1973) *Historia de la industria naval argentina*. Buenos Aires, Astilleros y Fábricas Navales del Estado.

Guía de cabañas <http://www.guiadecabanias.com/puerto-madryn/paseos-excursiones.html>

Harris, G. (2008) *Guía de aves y mamíferos de la costa Patagónica*. Buenos Aires, El Ateneo.

Hidroeléctrica Ameghino S. A. <http://www.hidroameghino.com.ar/quienes.php>

Hola! Argentina <http://www.argentinahola.com.ar/regioncostasur/puertomadryn.htm>

Inter Patagonia <http://www.interpatagonia.com/paseos/citytour_pmadryn/>

Labraga, J. C. (2002) *El Clima de la ciudad de Puerto Madryn* <http://www.cenpat.edu.ar/ fisicambien/climaPM10-2002.htm>

Lewis, C. M. (1983) *British Railways in Argentina 1857-1914: A Case Study of Foreign Investment, Athlone Press.* Londres, Instituto de Estudios Latinoamericanos.

Ministerio de Comercio Exterior, Turismo e Inversiones de la Provincia del Chubut <http:// www.chubutalmundo.gov.ar/> y <http://www.chubutur.gov.ar/htm/chubut.htm>

Municipalidad de Puerto Madryn <http://www.madryn.gov.ar/turismo/laciudad/index.htm>

Navarro, M. G. Guía Provincial de Turismo de la provincia del Chubut. *Entrevista personal*. Julio 5 de 2009.

Nuestros artistas del recuerdo <http://www.madryn.com/adelantados/artistas/lagalesa/index. htm>

Patagonia <http://www.patagonia.com.ar>

Patagonia-Argentina <http://www.patagonia-argentina.com/e/atlantica/puertomadryn/madryn. php>

Rostagno, C. M. (1980) *Propiedades, génesis y clasificación de los suelos de la Península Valdés, Provincia del Chubut.*

Sánchez, D. C.; Jiménez, L. R.; Acosta, M. Z.; Carbajal, D. B.; Aquino, C. L. (2008). Telsen: un pueblito en la meseta y su potencialidad turística. *Contribuciones Científicas,* 20: 355–368. Buenos Aires, GAEA.

Terminal de Ómnibus de Puerto Madryn <http://www.terminalmadryn.com/>

Todo Argentina <http://www.todo-argentina.net/Geografia/provincias/Chubut/madryn.htm>

Torrejón, A. (1999) *Breve historia y cronología de las ideas*, *los actores*, *los procesos y los acontecimientos*. <http://www.noticiaspatagonicas.com.ar/

Torrejona/histo.htm>

Torrejón, A. (2005) Para toda la humanidad. *Revista de la Fundación Vida Silvestre Argentina*. Número Especial: Península Valdés, octubre – diciembre.

Transportes Navales (2009) *Histamar – Historia y Arqueología Marina (Buque ARA Villarino)* http://histarmar.net/Armada%20Argentina/TransportesNavales/base.htm

Tremblay, P. (2002) *Tourism Wildlife Icons: Attractions or Marketing Symbols?* Darwin (Australia), School of Business, Tourism and Hospitality.

UICN International Union for Conservation of Nature (2008) *Cetacean update of the 2008 IUCN Red List of Threatened Species*. <http://cmsdata.iucn.org/downloads/cetacean_ table_for_website.pdf>

UNESCO (1999) *World Heritage Nomination – IUCN Technical Evaluation Península Valdés (Argentina)* <http://whc.unesco.org/archive/advisory_body_evaluation/937.pdf>

Valdez, J. (2006) *La evangelización de la Patagonia: la experiencia jesuita y salesiana*. <http://www.lofdigital.org.ar/winka/wp-content/evangelizacion.pdf>

Villa Dique Florentino Ameghino <http://www.florentino-ameghino.gov.ar/index.php>

EL CRECIMIENTO DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN PUERTO MADRYN: UN ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES INDICADORES

NIRICH Gabriela

Resumen

La actividad turística en la ciudad de Puerto Madryn se comenzó a desarrollar a partir de la década de 1950. El arribo de turistas experimentó un crecimiento del 200% para el período 1991-2008 e instituyó a Puerto Madryn como cabecera turística de la región. Varios factores fueron determinantes para este crecimiento, tales como la creación de áreas naturales protegidas provinciales, la declaración de la Península Valdés como Patrimonio Natural de Humanidad, el desarrollo de actividades deportivas acuáticas, el interés por la observación de la fauna marina en estado natural, el arribo de cruceros, entre otros. La actividad turística se concentra en los meses de enero y febrero, cuando se desarrolla el turismo de sol y playa y entre julio y diciembre, período en que la ballena franca austral se acerca a las costas del Golfo Nuevo para su reproducción.

Palabras claves: Puerto Madryn, actividad turística, indicadores turísticos, turismo sustentable

THE GROWTH OF THE TOURIST ACTIVITY IN PUERTO MADRYN: AN ANALYSIS OF THE MAIN INDICATORS

Abstract

The tourism activity at the city of Puerto Madryn and its area of influence began developing during the fifties. The tourism arrivals experienced a 200% expansion for the period 1991-2008 and instituted Puerto Madryn as main touristic regional hub. Several key factors determine this growth, such as the creation of natural protected provincial areas, the declaration of the Valdés Peninsula as World Natural Heritage, the development of aquatic sports activities, the growing demand for watching marine wildlife, the arrival of cruises. Tourist activity is concentrated during the months of January and February, for the summer tourism and between July and December, when the southern right whale gets close to the Gulf Nuevo shores for its reproduction.

Key words: Puerto Madryn, tourism activity, tourist indicators, tourism sustainability.

Orígenes del turismo en Puerto Madryn

En las décadas del cincuenta y del sesenta, algunos habitantes del litoral atlántico patagónico se propusieron buscar alternativas de transformación y desarrollo para el noreste de la provincia de Chubut que permitieran trabajo, bienestar y arraigo (Torrejón, 2005). Luego de franquicias aduaneras y radicaciones industriales que no tuvieron éxito pensaron en posibilidades genuinas, es así que se comienza a generar la idea de potenciar el turismo de naturaleza, desde una gestión y visión diferente. Sucedía que iniciando la década de 1960 se instalaron en la ciudad algunas industrias textiles, amparadas por regímenes de exenciones impositivas. Sin embargo, años más tarde cerraron su actividad por el decaimiento de la producción lanar.

Al comenzar la década de 1950 se inaugura en la ciudad la sede social del "Club Social y Deportivo Madryn" junto al borde marítimo del Golfo Nuevo. El Club involucraba en su proyecto original los deportes náuticos, es así que la entidad oficializaba los aconteceres pro-turísticos de esos años.

La vocación y razón marítima de Puerto Madryn llevó en octubre de 1955, por iniciativa de vecinos de las ciudades de Trelew y Puerto Madryn, a crear el "Club Náutico Atlántico Sud". El mismo surgió como respuesta visionaria al aprovechamiento de las características del Golfo Nuevo a través del desarrollo de actividades deportivas náuticas y subacuáticas, lo que rápidamente dio origen a un trascender de fronteras, con retornos turísticos. El "Club Náutico Atlántico Sud" cubrió hasta 1964 la mayor parte de las facetas organizativas y promotoras de acontecimientos turísticos que se fueron dando en forma creciente en la ciudad. Así surgieron los primeros concursos de pesca de altura del país; el campeonato patagónico de pesca de altura del salmón de mar; los campeonatos argentinos de caza submarina; la fundación de la Federación Argentina de Actividades Submarinas; el fomento de la navegación a vela y la difusión de la motonáutica.

Paralelamente a la formación del Club Náutico, en el verano de 1956 llega a Puerto Madryn Jules Rossi, campeón francés, y luego en la Argentina, de caza submarina, considerado pionero de la exploración submarina en nuestro país. El mismo descubre las bondades de las aguas del Golfo Nuevo para la práctica de deportes subacuáticos, siendo la mejor opción de la costa marítima ubicada al sur de Río de Janeiro. Desde 1957 los deportes subacuáticos, con la realización de los máximos programas argentinos de la especialidad, pasaron a atraer el turismo como una propuesta diferente que comenzaba a despertar curiosidad. Puerto Madryn actualmente es considerada "Capital Nacional del Buceo".

Por aquellos tiempos algunos conservacionistas de la "Fundación Natura", que visitaron las colonias de lobos y elefantes marinos y la Isla de los Pájaros explicaron que los atractivos de la Península Valdés podían despertar interés

turístico. Es así que en 1958 se consigue que se interrumpan los permisos que habilitaban la matanza de los lobos marinos para utilizar su grasa y sus cueros; y también propusieron que no se molestaran las colonias de aves con la excusa de extracción de guano (Torrejón, 1999).

Institucionalización del Turismo en la Provincia de Chubut

En julio del año 1964 el gobierno provincial aprueba por unanimidad la Ley nº 436/64 que creó la Dirección Provincial de Turismo como una Entidad Autárquica del Estado Provincial con jurisdicción en todo el territorio de la Provincia. La misma tiene por fines "promover, organizar y coordinar en el territorio de la provincia las actividades y servicios concernientes al turismo, incrementar el comercio turístico en todas sus formas y desarrollar una acción permanente." En la misma se ve una vocación conservacionista para la Institución Turística. Esta ley convierte al Sector Provincial de Turismo (más allá de la forma que fue asumiendo a lo largo del tiempo), en autoridad de propuestas y aplicación en temas que hacen al quehacer turístico y también en lo concerniente a productos turísticos de la provincia.

En el mes de octubre de 1964 el Gobernador de la Provincia del Chubut el Esc. Roque González, con el aval de legislatura, nombra Autoridad Turística Provincial a Dn. Antonio Torrejón. Por esos años, había comenzado una incipiente presencia turística en el Parque Nacional Los Alerces, pero el resto del territorio pocos o ningún turista era visitado. Se comienza así a promover en 1965 la Península Valdés y a avanzar en el cuidado de sus atractivos naturales, bajo el modelo de inclusión de los propietarios privados y de los actores locales. Teniendo como referencia el Sistema Europeo de Parques o Áreas Protegidas, modelo que integra a los propietarios de la tierra en la búsqueda de "objetivos de interés para el bien común" (Torrejón, 1999).

Por esos años la provincia de Chubut no contaba con rutas pavimentadas para llegar ni para recorrer, hotelería adecuada, ni estaciones de servicio. Esto obligó a la composición de los "Productos Turísticos", atractivos más servicios. Según Torrejón (1999) así comienzan a tomar la línea de "cuidar los atractivos" que eran habilitados para visitar, a partir de crear un status de Área Protegida, cuyo principal propósito era promover el turismo hacia las áreas naturales. De esta manera la provincia, avanzando en dicho modelo, instituyó las leyes que definieron las Reservas Naturales de la provincia.

Primero la Ley Provincial n˚ 697/67 creó las Reservas Provinciales Punta Norte, Isla de Los Pájaros y Punta Loma (pioneras en América Latina). Luego la Ley Provincial N° 1238/75 creó el Parque Marino Provincial Golfo San José y la Ley Provincial N° 2161/83 habilitó el Sistema Provincial de Conservación del Patrimonio Turístico, incorporación de las reservas existentes al sistema y creación de las Reservas Naturales Turísticas de Objetivo Integral Península

Valdés y Cabo Dos Bahías y Reservas de Objetivo Específico Punta Tombo, Bosque Petrificado y Laguna Aleusco. Esta ley integró a todas las áreas protegidas de la provincia en una norma general conteniendo prescripciones comunes a todas ellas.

Las áreas protegidas delimitaron apostaderos de fauna y atractivos, sin alterar ni las propiedades, ni los tradicionales usos rurales preexistentes. En cada uno de los casos, la donación o anuencia de los dueños de la tierra permitió la institucionalización de las áreas, demostrando un consenso entre el sector estatal público y el actor privado. Ambos compartieron la valoración de los lugares y la idea de necesidad de su protección y uso racional.

El primero ejerció su poder público a través de un camino democrático, de búsqueda de consenso y de respeto a los derechos del propietario. Esta metodología fue avalada durante años y no fue necesario expropiar un solo metro de tierra, tal vez porque los propietarios, muchos descendientes de los primeros colonizadores que habitaron suelo Chubutense, sabían y habían aprendido de los pueblos originarios, la interdependencia y la fragilidad de los elementos del ecosistema donde están inmersos.

Se deben destacar los estudios hechos por biólogos y naturalistas nacionales y extranjeros que, con sus investigaciones colaboraron y colaboran en la creación de las reservas de fauna silvestre, la difusión de prácticas de protección ambiental y la creación de leyes de protección y conservación ambiental. En este sentido en 1969 el Sector Provincial de Turismo de Chubut gestiona ante la Presidencia de la Nación, la instalación de un "Centro de Investigación de Vida Silvestre" en Puerto Madryn, para dar Asistencia Técnica al Sistema Provincial de Áreas Protegidas, dando origen al Centro Nacional Patagónico - CENPAT, desde 1970.

También hay que tener en cuenta al Dr. William Conway (director de la "New York Zoological Society" y luego presidente de la "Wildlife Conservation Society") que visitó por primera vez la Patagonia en 1961 y a partir de ahí, a través de la Fundaciones por él presididas, se realizaron proyectos de protección de la vida silvestre en la Patagonia, los mismos a cargo de científicos locales de primer nivel (Conway, 2007).

Estas investigaciones han aportado a las ciencias de protección del ambiente. Se destacan principalmente dos estudios: a) El de la Ballena Franca Austral a partir de 1970 a cargo del cetólogo Roger Payne, con reconocida experiencia en estudios sobre ballenas, que dio a la provincia los estándares para el manejo sustentable del producto turístico Ballena Franca Austral; y b) el referido al Pingüino de Magallanes en la reserva de Punta Tombo, a cargo de la Dra. Patricia Dee Boersma, bióloga norteamericana de la Universidad de Washington, a partir de 1982.

Declaración de la Península Valdés como Patrimonio Natural de la Humanidad

Entre el 24 y 29 de enero de 1999, expertos evaluaron los atractivos e instalaciones de apoyo del sistema natural turístico "Península Valdés". El Dr. Pedro Rosabal de la UICN (Unión International para la Conservación de la Naturaleza) presidió la Comisión que trabajó en informar a la Asamblea de la UNESCO (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura) sobre la situación actualizada de dicho espacio geográfico, que integraba la lista de postulantes para declarar a Península Valdés Patrimonio de la Humanidad. La Argentina contaba con dos sitios que ya tenían dicho status: las Cataratas del Iguazú y el Glaciar Perito Moreno.[1]

El mismo año el gobernador de Chubut, Dr. Carlos Maestro, recibió en la Casa de Gobierno a la comitiva, junto a dieciocho entidades Intermedias de la comarca de la Península Valdés (Puerto Madryn, Rawson, Trelew y Puerto Pirámides), entregando a los visitantes el Plan de Manejo Estratégico Participativo, que había sido elaborado en conjunto para “El Sistema Natural Turístico de la Península Valdés”. En esa oportunidad, también estuvo presente la Secretaría Nacional de Turismo que presidía el Sr. Francisco Mayorga, ya que dicha entidad junto al Senado de la Nación patrocinaban esta experiencia, calificadora de un sitio natural de Argentina (Torrejón, A. 1999).

Se promulgaron diversas normas relativas al sistema provincial de conservación del patrimonio turístico que fueron guiando el manejo del ANPPV: Ley Provincial n°2381/84 y su Modificatoria la Ley Provincial n° 2618/85 que instituye Restricciones a las actividades con mamíferos; el Decreto n°916/86 Reglamentario de la Ley n°2381 y n° 2818 donde se establece que es necesario proteger a la Ballena Franca Austral y a la vez permitir un uso turístico racional del recurso. Crea, además, el Registro de Empresas Prestadoras del Servicio de Excursión para el Avistaje de Ballenas.

También se crean otras normas que regulan la actividad turística en las áreas provinciales protegidas como: Ley Provincial n° 2668/86 que Crea el Registro Provincial de Guías de Turismo, Resolución n° 161/92-OPT que Crea el Registro Provincial de Empresas de Excursiones Náuticas en Aguas del Golfo Nuevo; Decreto nº 252/98 que encomienda al Organismo Provincial de Turismo (OPT) la Organización, elaboración, coordinación y gestión del programa general para la elaboración de los Planes de Manejo de las Áreas Turísticas Protegidas.

Estas normas, junto a innumerables acciones de manejo de las áreas protegidas

[1] Evaluación técnica de la UICN para la UNESCO de la Península Valdés. http://whc.unesco.org/archive/advisory_body_evaluation/937.pdf

en la provincia de Chubut, más el esfuerzo de la puesta en valor y la convicción y conciencia colectiva lograda por la gente de Chubut llevaron a que la comisión evaluadora de la UICN elevase una Evaluación Técnica a la UNESCO que permitió que en 1999 la misma declare *Península Valdés Patrimonio Natural de la Humanidad*.

La UNESCO, luego de este nombramiento, solicita una serie de exigencias jurídicas como la creación de una Ley marco de Áreas Naturales Protegidas, de Nuevos límites, Plan de Manejo, y Unidad Mixta de Administración. Siguiendo estas exigencias, se promulga la Ley Provincial n° 4722/01 que crea el Área Natural Protegida Península Valdés (ANPPV) y como anexo, esta ley cuenta con el Plan de Manejo y homologa al ANPPV, según las categorías de manejo propuestas por la UICN en 1994, dentro de la categoría VI: Área Protegida con Recursos Manejados: principalmente para la utilización sostenible de los ecosistemas naturales, siendo la que más se ajusta a los objetivos, condiciones de usos, biodiversidad y propiedades de la tierra. Posteriormente, a través del Decreto 1328/01-OPT se crea la “Administración del Área Natural Protegida Península Valdés”, organización sin fines de lucro, ente público no estatal creado específicamente para ejercer la administración y custodia del ANPPV.

Algunos indicadores turísticos

El uso de indicadores turísticos posibilita, al sector público, la elaboración de políticas destinadas a un uso adecuado de los recursos y, al sector privado, una planificación del desarrollo de sus actividades. Las mediciones tienden a generar estadísticas comparables del mismo índice aplicado en diferentes destinos turísticos, sean provinciales, nacionales o internacionales y permiten monitorear la variación de un mismo indicador en el tiempo.

Para este análisis se emplean los siguientes indicadores detallados, con su fuente respectiva:

- Número de turistas recibidos anualmente en Puerto Madryn, 1995-2008. Es el indicador básico para evaluar la coyuntura anual de un sistema turístico. Su principal problema estriba en la dificultad para obtener estimaciones precisas del número de visitantes. No obstante, resulta útil para evaluar tendencias, independientemente de la exactitud o no de los datos absolutos. (Fuente: Secretaría de Turismo de Puerto Madryn).
- Número de turistas recibidos mensualmente en Puerto Madryn, 2008 (Secretaría de Turismo de Puerto Madryn).
- Número de plazas de alojamiento en Puerto Madryn, evolución 2004-2008 (Secretaría de Turismo de Puerto Madryn y Asociación de Hoteles, Restaurantes, Confiterías, Bares y Afines - AHCOBA).

- Porcentaje de Ocupación de las plazas de alojamiento turístico de Puerto Madryn, 2008 (Secretaría de Turismo de Puerto Madryn).
- Población activa empleada en el sector turístico en Puerto Madryn, 2008 (Secretaría de Turismo de Puerto Madryn).
- Para el análisis de la evolución de la demanda turística hacia los principales atractivos naturales, se toman en consideración los siguientes indicadores:
- Visitantes al Área Protegida Península Valdés, 1997-2007 (Subsecretaría de Turismo y Áreas Protegidas de la Provincia de Chubut).
- Visitantes al Área Protegida Punta Tombo, 1997-2007 (Subsecretaría de Turismo y Áreas Protegidas de la Provincia de Chubut).
- Visitantes al Área Protegida Punta Loma, 1997-2007 (Subsecretaría de Turismo y Áreas Protegidas de la Provincia de Chubut).
- Pasajeros embarcados para el avistaje de ballenas, 1997-2007 (Prefectura Naval Argentina, Puerto Madryn).

Otros indicadores de interés para este análisis son:

- Número de Cruceros arribados a la ciudad de Puerto Madryn, 1997/8-2007/8 (Prefectura Naval Argentina y Administración de Puertos de Puerto Madryn).
- Medio de transporte de arribo a la ciudad de Puerto Madryn, 2008 (Secretaría de Turismo de Puerto Madryn).
- Estadía promedio de los turistas en la ciudad de Puerto Madryn, 1998 - 2008 (Secretaría de Turismo de Puerto Madryn).

Las estadísticas son recientes por el posicionamiento y desarrollo de la Argentina, y en paralelo el de la ciudad de Puerto Madryn, como destino turístico a partir de los años noventa.

Número total de turistas ingresados a Puerto Madryn, 1995-2008

Según datos del "Informe Estadístico Anual Año 2007" y los informes estadísticos mensuales del año 2008 realizados por la Secretaría de Turismo de Puerto Madryn, la evolución del número de turistas recibidos (que incluye turistas regionales, nacionales y extranjeros), presenta una marcada línea ascendente con un crecimiento acumulado para el conjunto del período de un 178% (Tabla 1 y Fig. 1).

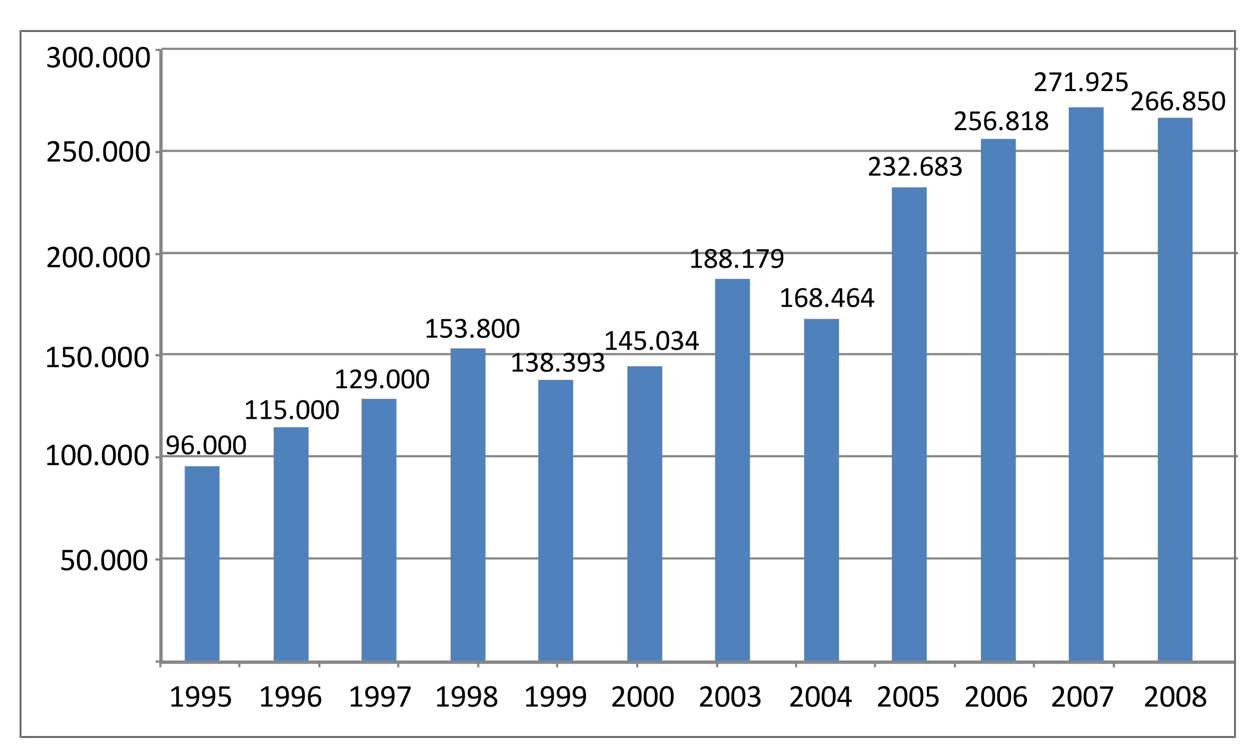
Tabla 1. Número de turistas ingresados a Puerto Madryn. Período 1995 – 2008.

Año	Total Turistas	Variación Anual (en %)
1995	**96.000**	
1996	**115.000**	20%
1997	**129.000**	12%
1998	**153.800**	19%
1999	**138.393**	-10%
2000	**145.034**	5%
2003	**188.179**	30%
2004	**168.464**	-10%
2005	**232.683**	38%
2006	**256.818**	10%
2007	**271.925**	6%
2008	**266.850**	-2%
2013	**330.377**	24%

Nota: Para los años 2001 y 2002 no se cuenta con información del total de turistas arribados.

Fuente: Secretaría de Turismo de Puerto Madryn. Informe Estadístico año 2007.

Fig. 1. Número de turistas ingresados a Puerto Madryn. Período 1995 – 2008.



Nota: Para los años 2001 y 2002 no se cuenta con información del total de turistas arribados.

Fuente: Secretaría de Turismo de Puerto Madryn. Informe Estadístico año 2007.

Según los datos del ingreso de turistas registrados en el período 1995-2008 y haciendo una proyección a cinco años, año 2013, se registra que el ingreso de turismo será en ese año de 330.377, el 27% más de los turistas recibidos en el año 2008. Hay que tener en cuenta que la crisis económica a nivel internacional a partir de fines de 2008 tendrá una influencia negativa en el ingreso de turistas durante este año 2009. Si la crisis es de largo plazo la tendencia será descendente pero, si solo se concentra en un breve período puede no tener efecto a largo plazo.

Análisis de los turistas arribados a Puerto Madryn durante el año 2008

A partir del análisis de los datos de las estadísticas mensuales del año 2008 hechas por la Secretaría de Turismo de Puerto Madryn se advierte que el ingreso mensual de turistas presenta las siguientes características:

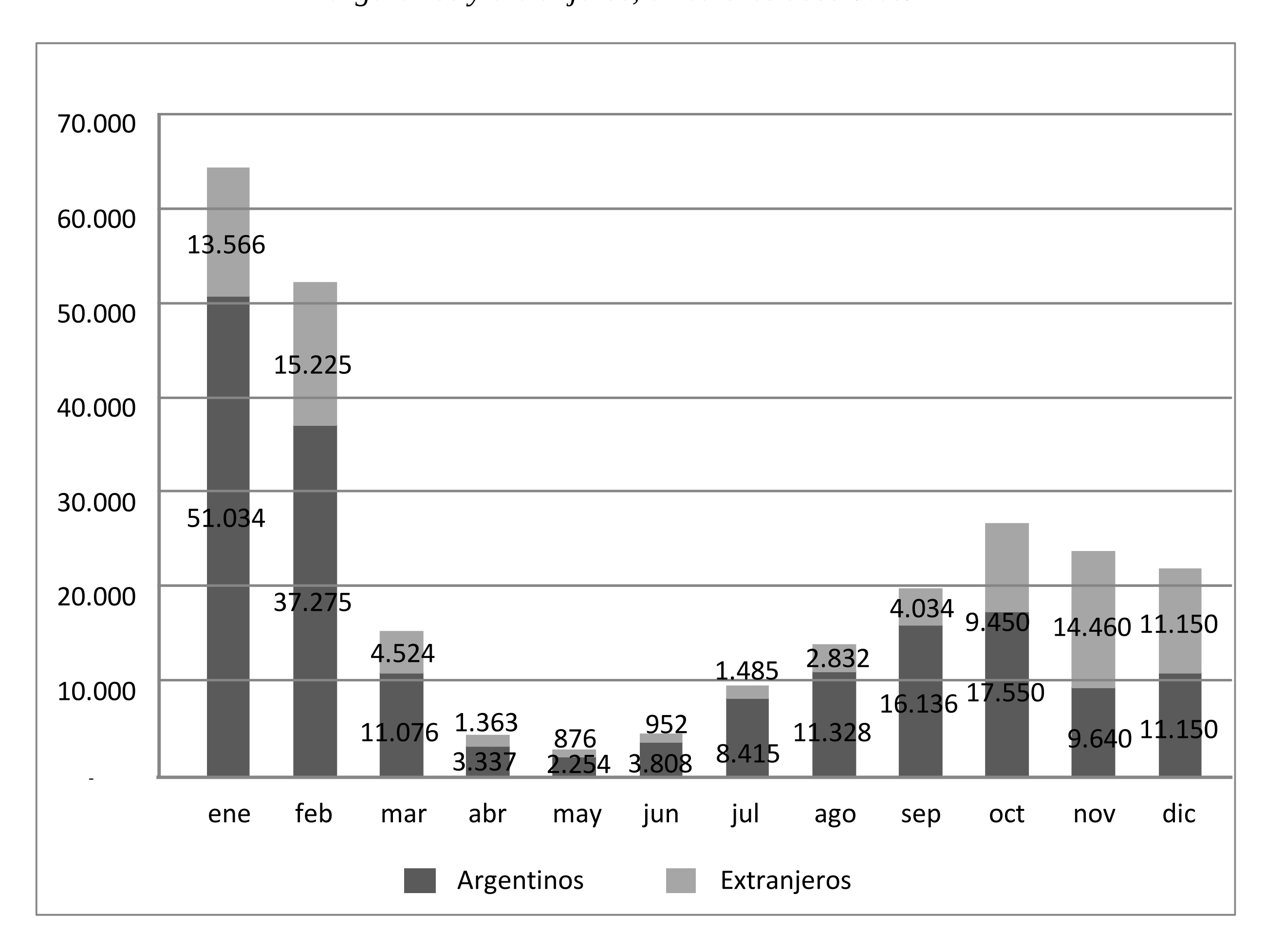
- El período de mayor afluencia turística se da en los meses de enero y febrero.
- El período de menor afluencia turística es durante en los meses de abril, mayo y junio.
- El 70% corresponde a turistas nacionales y el 30% a turistas extranjeros.
- La mayor proporción de turistas extranjeros se da en los meses de octubre, noviembre y diciembre (Tabla 2 y Fig. 2).
- En cuanto a la procedencia de los turistas extranjeros en relación al total, se destaca la afluencia de turistas provenientes de España 17%, Francia 14%, Inglaterra 7%, Israel 6%, Alemania 6%, Italia 6%, Estados Unidos 5%, Brasil 5%, Suiza 4% y Holanda 3%. El resto de los países presentan porcentajes iguales o menores al 1% (Tabla 3).
- En cuanto a la procedencia de los turistas nacionales en relación al total, se destaca que la mayor afluencia está dada por turistas provenientes de la provincia de Buenos Aires y Ciudad de Buenos Aires representando un 57%. Luego por turistas provenientes de Córdoba 10%, Santa Fe 7%, Chubut 5%, Neuquén 4%, Mendoza 4%, Río Negro 4% y Santa Cruz 2%, Representando las demás provincias porcentajes iguales o menores al 1% (Tabla 4).

Tabla 2. Turistas ingresados mensualmente a Puerto Madryn durante el año 2008, divididos en argentinos y extranjeros, en valores absolutos y en porcentajes.

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Argentinos	51.034	37.275	11.076	3.337	2.254	3.808	8.415	11.328	16.136	17.550	9.640	11.150	183.003
Extranjeros	13.566	15.225	4.524	1.363	876	952	1.485	2.832	4.034	9.450	14.460	11.150	79.917
Total	64.600	52.500	15.600	4.700	3.130	4.760	9.900	14.160	20.170	27.000	24.100	22.300	262.920
Nacionales (en %)	79%	71%	71%	71%	72%	80%	85%	80%	80%	65%	40%	50%	70%
Extranjeros (en %)	21%	29%	29%	29%	28%	20%	15%	20%	20%	35%	60%	50%	30%
% respecto al total	25%	20%	6%	2%	1%	2%	4%	5%	8%	10%	9%	8%	100%

Fuente: Secretaría de Turismo de Puerto Madryn. Informe Estadístico año 2008.

Fig. 2. Turistas ingresados mensualmente a Puerto Madryn durante el año 2008, divididos en argentinos y extranjeros, en valores absolutos.



Fuente: Secretaría de Turismo de Puerto Madryn. Informe Estadístico año 2008.

Tabla 3. Procedencia de los turistas extranjeros arribados mensualmente en 2008.

	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL ANUAL	% del Total
España	950	761	498	123	114	181	312	878	928	2.749	4.193	2.119	**13.805**	**17%**
Chile	3.120	5.633	362	95	-	19	149	113	1.130	190	145	446	**11.401**	**14%**
Francia	1.492	1.523	633	136	114	76	252	566	363	1.232	2.892	1.561	**10.842**	**14%**
Inglaterra	950	1.066	588	191	114	181	134	170	323	569	868	446	**5.598**	**7%**
Israel	543	609	317	164	-	29	30	-	323	1.232	1.301	446	**4.993**	**6%**
Alemania	543	761	407	68	88	19	89	170	161	474	1.157	1.115	**5.052**	**6%**
Italia	814	1.066	226	41	114	48	59	255	81	474	723	669	**4.569**	**6%**
Estados Unidos	543	761	226	136	-	38	104	113	121	379	578	1.004	**4.004**	**5%**
Brasil	1.492	761	181	55	105	48	74	113	81	190	145	892	**4.136**	**5%**
Suiza	271	305	181	55	53	38	-	85	161	758	723	335	**2.964**	**4%**
Holanda	271	305	-	27	-	-	-	-	81	379	868	446	**2.377**	**3%**
Canadá	271	305	90	82	-	-	-	-	-	-	145	223	**1.116**	**1%**
Australia	-	-	-	55	-	-	-	-	81	190	289	223	**837**	**1%**
México	271	152	90	-	-	38	-	57	-	-	-	223	**832**	**1%**
Bélgica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	190	289	-	**479**	**1%**
Irlanda	-	-	90	-	44	-	-	-	-	95	-	-	**229**	**0%**
Colombia	136	-	-	-	-	29	30	85	-	-	-	-	**279**	**0%**
Uruguay	-	152	-	-	-	19	-	-	-	-	-	-	**171**	**0%**
Venezuela	-	-	-	-	53	48	45	-	-	-	-	-	**145**	**0%**
Dinamarca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95	-	-	**95**	**0%**
Japón	-	-	-	-	35	19	30	-	-	-	-	-	**84**	**0%**
Austria	-	-	-	-	-	19	-	-	-	-	-	-	**19**	**0%**
Otros	1.899	761	498	136	-	76	149	227	202	95	-	1.004	**5.046**	**6%**
TOTAL	**13.566**	**15.225**	**4.524**	**1.363**	**876**	**952**	**1.485**	**2.832**	**4.034**	**9.480**	**14.460**	**11.150**	**79.947**	**100%**

Fuente: Secretaría de Turismo de Puerto Madryn.

Tabla 4. Procedencia de los turistas nacionales arribados mensualmente en 2008.

	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL ANUAL	% del Total
Buenos Aires + Capital	28.069	20.501	6.424	1.635	1.194	1.904	3.955	8.269	9.520	10.530	6.459	6.356	**104.817**	**57%**
Córdoba	6.124	4.100	886	267	180	267	673	566	1.614	1.755	675	781	**17.888**	**10%**
Santa Fe	4.083	2.982	886	434	135	114	757	340	1.614	1.404	482	446	**13.677**	**7%**
Chubut	2.041	1.491	775	200	90	647	757	340	1.130	1.404	289	669	**9.834**	**5%**
Neuquén	1.531	1.491	665	100	225	267	505	453	645	702	193	446	**7.223**	**4%**
Mendoza	3.062	1.491	222	100	68	76	337	113	161	176	289	446	**6.540**	**4%**
Rio Negro	1.531	1.118	554	167	68	267	505	566	484	878	193	558	**6.887**	**4%**
Santa Cruz	1.021	746	222	67	68	114	337	227	323	176	-	223	**3.521**	**2%**
Entre Ríos	1.021	-	-	-	-	-	84	-	161	176	386	223	**2.050**	**1%**
La Pampa	510	-	-	-	-	-	168	113	484	351	-	-	**1.627**	**1%**
Santiago del Estero	-	-	-	-	68	-	-	-	-	-	289	-	**357**	**0%**
San Luis	-	373	-	133	-	-	-	-	-	-	-	-	**506**	**0%**
Tucumán	2.041	373	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**2.414**	**1%**
Corrientes	-	373	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**373**	**0%**
San Juan	-	373	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	**473**	**0%**
Tierra del Fuego	-	373	-	-	-	-	-	-	-	-	-	223	**596**	**0%**
Catamarca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	223	**223**	**0%**
Salta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96	-	**96**	**0%**
Otros	-	1.491	443	133	158	152	337	340	-	-	289	558	**3.901**	**2%**
TOTAL	**51.034**	**37.275**	**11.076**	**3.337**	**2.254**	**3.808**	**8.415**	**11.328**	**16.136**	**17.550**	**9.640**	**11.150**	**183.003**	**100%**

Fuente: Secretaría de Turismo de Puerto Madryn.

Número de plazas de alojamiento en Puerto Madryn, para el período 2004-2008

Del "Informe de Planta Turística y Generación de Empleo 2008" realizado por la Secretaría de Turismo de Puerto Madryn se puede destacar lo siguiente:

- La oferta de plazas de alojamiento presenta una tasa media de crecimiento anual cercana al 9 % y un crecimiento acumulado para el conjunto del período de un 37,22%.
- La mayor cantidad de oferta de plazas de alojamiento son suministradas por los hoteles (36%) y los alquileres temporarios (21%).
- Se destacan algunos crecimientos extraordinarios tales como el de las plazas suministradas por complejos (89% entre 2005/2006), de albergues (96% entre 2006/2007) y de alquileres temporarios (60% entre 2007/2008). Mientras que, las plazas provistas por hoteles tienen una tasa media de crecimiento del 7%, no pasando el 12% anual.

Tabla 5. Número de Plazas de alojamiento turístico según tipo de alojamiento, 2004 – 2008.

Año	Hoteles	Apart Hoteles	Hosterías y Cabañas	Complejos	Albergues	Alquileres Temporarios	Total	Variación Anual
2004	1788	751	418	637	233	723	**4.550**	
2005	1609	839	534	433	266	1.160	**4.841**	**6,40%**
2006	1908	951	352	818	266	995	**5.290**	**9,27%**
2007	2140	698	366	873	521	1.079	**5.677**	**7,32%**
2008	2319	690	368	855	531	1.722	**6.485**	**14,23%**

Fuente: Secretaría de Turismo de Puerto Madryn y Asociación de Hoteles, Restaurantes, Confiterías, Bares y Afines (AHCOBA)

Tabla 6. Porcentaje de Plazas de alojamiento turístico según tipo de alojamiento, 2004-2008

Año	Hoteles	Apart Hoteles	Hosterías y Cabañas	Complejos	Albergues	Alquileres Temporarios	Total
2004	39%	17%	9%	14%	5%	16%	100%
2005	33%	17%	11%	9%	5%	24%	100%
2006	36%	18%	7%	15%	5%	19%	100%
2007	38%	12%	6%	15%	9%	19%	100%
2008	36%	11%	6%	13%	8%	27%	100%
Tasa media	**36%**	**15%**	**8%**	**13%**	**7%**	**21%**	

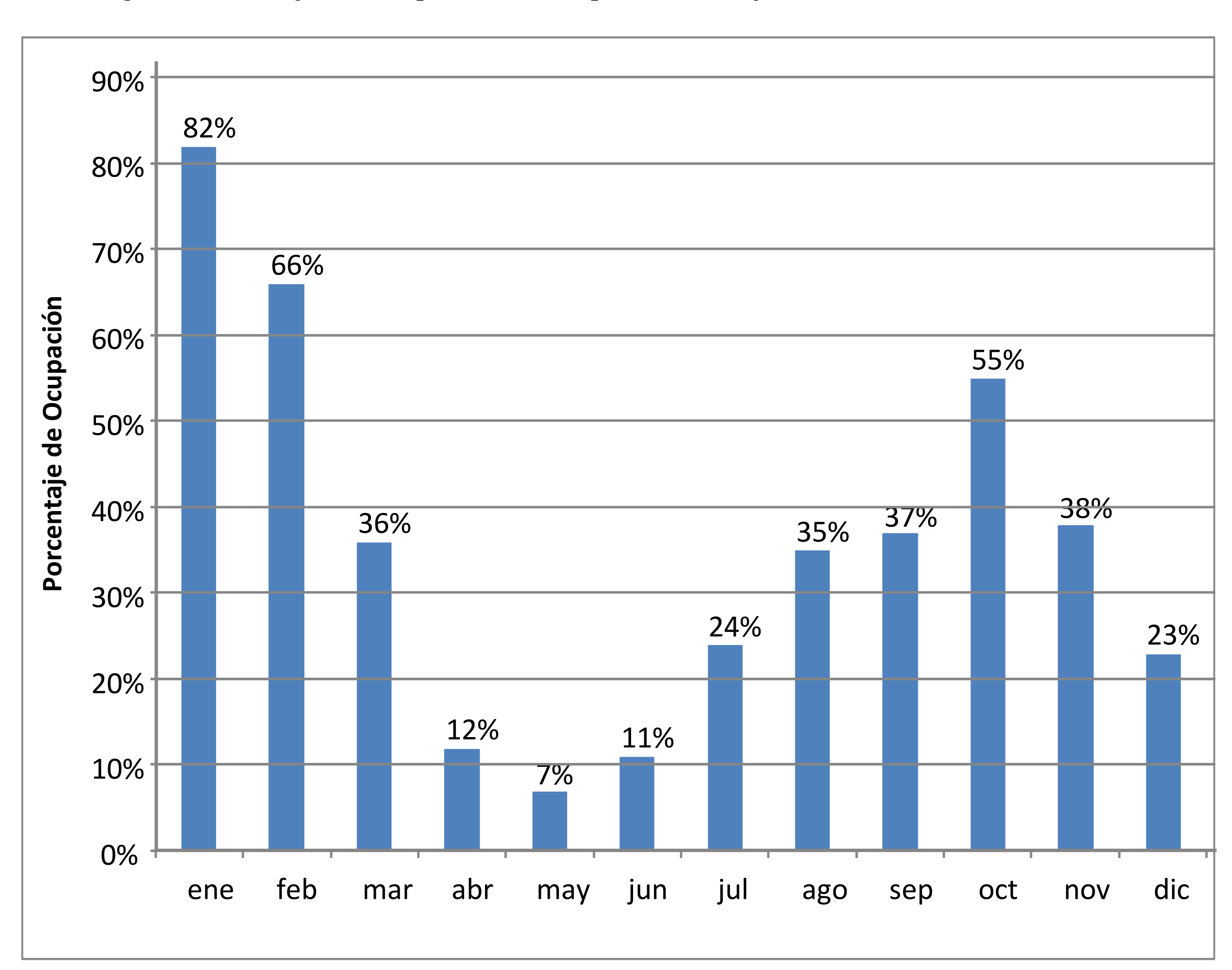
Fuente: Secretaría de Turismo de Puerto Madryn y Asociación de Hoteles, Restaurantes, Confiterías, Bares y Afines (AHCOBA).

Porcentaje de Ocupación de las plazas de alojamiento turístico en 2008

El porcentaje de ocupación de las plazas de alojamiento de Puerto Madryn (Fig. 3) coincide con la afluencia turística de la ciudad. El agrupamiento de las ocupaciones entre alta (mayor al 65%), media (entre 23% y 55%) y baja (menor al 15%) permite destacar:

- El período de mayor porcentaje de ocupación del alojamiento turístico es durante enero y febrero.
- El período de menor porcentaje de ocupación del alojamiento turístico es durante los meses de abril, mayo y junio.
- Hay un período de ocupación media del alojamiento turístico en marzo y entre los meses de julio y diciembre.

Fig. 3. Porcentaje de Ocupación de las plazas de alojamiento turístico, año 2008.



Fuente: Secretaría de Turismo de Puerto Madryn.

Generación de Empleo Directo en el Sector Turismo, Año 2008

Para el análisis de la generación de empleo directo en el sector turismo se tomaron los datos del "Informe de Planta Turística y Generación de Empleo 2008" realizado por la Secretaría de Turismo de Puerto Madryn. El informe se elaboró mediante entrevistas, encuestas con preguntas cerradas y encuestas telefónicas. Este informe se comienza a llevar a cabo a partir de 2007, sin embargo no fue posible hacer una comparación entre dicho informe y el del 2008 ya que se emplearon distintos criterios para la recolección de datos. Sin embargo, es posible hacer un balance del empleo del sector turístico en la ciudad de Puerto Madryn, su incidencia por sector y la variación estacional existente.

La Organización Mundial del Turismo a través de la Cuenta Satélite de Turismo da una lista de productos característicos del turismo. La misma se centra en los servicios que tradicionalmente se han considerado como servicios turísticos, ya que responden a las necesidades más generales y a los deseos de los visitantes, tales como alojamiento, servicios de provisión de alimentos y bebidas, servicios de transporte de larga distancia y servicios asociados (incluido el alquiler de coches); servicios de organización de viajes, servicios de guías turísticos, recreativos y culturales (OMT, 2001).

Tomando esta lista como base, se analizan los diferentes servicios turísticos ofrecidos en la ciudad de Puerto Madryn y el personal empleado en cada uno de estos servicios (Tabla 7):

- ***Alojamiento:*** la ciudad cuenta con 357 hoteles, apart hoteles, hosterías, cabañas, complejos, albergues (hostels) y alquileres temporarios que suman un total de 6.485 plazas de alojamiento. Los mismos emplean a 908 personas en temporada baja y 1.024 personas en temporada alta. En temporada alta, el servicio de alojamientos aporta el 29% de empleos en el sector turismo.
- ***Provisión de alimentos y bebidas:*** la ciudad cuenta con 26 restaurantes con un total de 2.233 cubiertos, 6 restaurantes que se encuentran en los balnearios con 531 cubiertos, 11 confiterías con 658 cubiertos y nueve fast food con 502 cubiertos; sumando un total de 3.924 cubiertos. Los mismos emplean a 399 personas en temporada baja y 558 personas en temporada alta. En temporada alta el servicio alimentos y bebidas aporta el 16% de empleos en el sector turismo.
- ***Transporte de larga distancia y servicios asociados:*** la ciudad cuenta con 146 vehículos turísticos dentro de las categorías combis, minivans, minibuses y buses considerando a los mismos "vehículos grandes". Los mismos pertenecen a 82 titulares y el personal empleado en el sector se duplica en temporada alta. Además, la ciudad cuenta 51 vehículos dentro de las categorías autos sedan, utilitarios, camionetas 4x4 considerando a los mismos "vehículos chicos". Suman un empleado por unidad, que se duplica

en temporada alta. La ciudad cuenta con seis centrales de taxis, con un total de 115 licencias otorgadas y cinco centrales de remises con 76 licencias otorgadas, sumando las mismas 191 vehículos que suman un empleado por unidad, que se duplica en temporada alta. La Terminal de Ómnibus de la ciudad cuenta con 13 empresas de transporte, entre las cuales 12 son de larga distancia y una de media. Para la atención al público de las oficinas de transporte de la terminal se contabilizaron 33 empleados y la administración de la terminal cuenta con siete empleados. Cuenta además la ciudad con 12 agencias de alquiler de autos con un total de 117 vehículos de diferente tipo y tamaño. Las agencias de alquiler de autos emplean a 16 personas en temporada baja y 27 personas en temporada alta. Con respecto al servicio de transporte aéreo la ciudad cuenta con el aeropuerto El Tehuelche en el cual operan dos compañías aéreas: Andes Líneas Aéreas y LADE. (Líneas Aéreas del Estado). El aeropuerto emplea a 10 personas en el área de operación (sin incluir a empleados de la Fuerza Aérea y de Policía de Seguridad Aeroportuaria). En temporada alta el servicio de transportes aporta el 20% de empleos del sector turismo.

- ***Servicios de organización de viajes:*** la ciudad cuenta con 40 agencias de viajes que emplean a 110 empleados en temporada baja y 150 personas en temporada alta. De las mismas, 39 ofrecen turismo receptivo, 19 ofrecen turismo emisivo y 21 venden pasajes aéreos. Solo siete ofrecen paquetes turísticos propios, es decir, son operadores mayoristas. En relación al tiempo de operación, 38 empresas operan todo el año y dos entre septiembre y marzo. Las agencias de viajes cuentan en su mayoría con vehículos propios (los cuales fueron contabilizados en el sector transportes). Los servicios de guías de turismo son prestados por 255 guías habilitados por la Secretaría de Turismo de la Provincia de Chubut (de los cuales 96 son bilingües). En temporada baja suelen trabajar los que tienen residencia en la ciudad de Puerto Madryn que son 145 guías. En temporada alta los servicios de organización de viajes aportan el 11% de empleos del sector turismo.
- ***Servicios recreativos y culturales:*** aportan el 22% de los empleos del sector turismo y entre los mismos se encuentran los siguientes servicios:
    - *Avistaje de ballenas*: se desarrolla entre los meses de junio y diciembre; las empresas prestadoras de este servicio son seis y cuentan con 18 embarcaciones de diferente tipo y tamaño (catamarán, lanchas, semirrígidos, etc.). Estas empresas emplean a 37 personas.
    - *Servicio de buceo:* está provisto por 10 empresas. Las mismas cuentan con un total de 12 embarcaciones. Emplean a 28 personas en temporada baja y 37 personas en temporada alta.
    - *Establecimientos rurales con emprendimientos turísticos:* la Península Valdés cuenta con nueve establecimientos turísticos, de los cuales seis

brindan alojamiento sumando 148 plazas en total; también cuentan con comedores con capacidad para 724 comensales[2] en total. Estos establecimientos rurales emplean a 47 personas en temporada baja y a 67 personas en temporada alta.

- *Actividades deportivas y de esparcimiento:* fueron consideradas actividades tales como trekking, mountain bike, pesca, kayak, windsurf, paseos náuticos y cabalgatas; se han contabilizado 13 prestadores que emplean a 13 personas en temporada baja y a 35 en temporada alta.
- *Museos:* la ciudad de Puerto Madryn cuenta con seis museos: Museo Oceanográfico y de Ciencias Naturales, Museo de Arte Moderno, Museo Histórico, Centro de Interpretación de los Galeses, Ecocentro y el Museo de Gemas (taller de exposición de rocas y minerales). Estos museos emplean a 41 personas durante todo el año.
- *Servicios de entretenimiento:* fueron considerados el Cine Teatro Auditórium, el Teatro del Muelle, las dos sucursales del Casino Punto y Banca, el Bingo y cinco discotecas. Estos establecimientos suman en total 360 empleados en temporada baja y 409 empleados en temporada alta.
- Los comercios del radio céntrico, del shopping y los locales comerciales de la Terminal de Ómnibus, teniendo en cuenta aquellos más frecuentados por los turistas, son 51. Los mismos emplean a 102 personas durante todo el año. Durante el verano en la plaza San Martín, principal plaza céntrica, se ubican 85 puestos de vendedores de los cuales 73 pertenecen a artesanos.

❖ ***Entes de sector publico:*** En la ciudad de Puerto Madryn se encuentran la Secretaría de Turismo, que emplea 40 personas y la Administración del Área Natural Protegida Península Valdés, que emplea a 31 personas en temporada baja y 38 personas en temporada alta.

Las proporciones de empleos aportados por cada servicio no varían significativamente en temporada baja.

[2] Las plazas de alojamiento y cubiertos ofrecidos por los establecimientos rurales no fueron considerados en los ítems alojamiento y alimentos y bebidas.

Tabla 7. Estimación del empleo directo en el turismo, Puerto Madryn – Año 2008.

Detalle	Cantidad de Estab.	Unidades	Temp. Baja		Temp. Alta		% variación temp. alta
			Empleos	% Total	Empleos	% Total	
Alojamientos		**plazas**					
Hoteles	23	2.319	211		274		
Apart Hoteles	10	690	30		48		
Hosterías	10	326	34		49		
Cabañas	2	42	4		4		
Complejos	32	855	64		64		
Albergues	18	531	41		61		
Alquiler Temporario	262	1.722	524		524		
Subtotal	357	6.485	908	34%	1.024	29%	13%
Transporte		**vehículos**					
Vehículos Grandes		146	82		164		
Vehículos Chicos		51	51		102		
Taxis y Remises	11	191	191		382		
Ómnibus	12		40		40		
Agencias de alquiler de autos	12	117	16		27		
Aéreos	2		10		10		
Subtotal	37	505	390	15%	725	20%	86%
Alimentos y bebidas		**cubiertos**					
Restaurantes	26	2.233	204		282		
Balnearios	6	531	55		109		
Fast Food	9	502	52		64		
Confiterías	11	658	88		103		
Subtotal	52	3.924	399	15%	558	16%	40%
Servicios de organización de Viajes							
Agencias de Viajes	40		110		150		
Guías de Turismo			145		255		
Subtotal			255	10%	405	11%	59%
Servicios Recreativos y Culturales		**embarc.**					
Avistaje de Ballenas	6	18	37		37		
Buceo	10	12	28		37		
Establecimientos Rurales	9		47		67		
Actividades deportivas y de esparcimiento	13		13		35		
Museos	6		41		41		
Entretenimiento (cine, teatro, casino, bingo, discotecas)	10		360		409		
Comercios	51		102		102		
Artesanos					73		
Subtotal			628		801		

Tabla 7. Estimación del empleo directo en el turismo, Puerto Madryn – Año 2008. (cont.)

Sector Público					
Secretaria de Turismo	40		40		
Administradora Península Valdés	31		38		
Subtotal	71	3%	78	2%	10%
TOTAL de personas empleadas	2.651	100%	3.591	100%	35%

Fuente: Secretaría de Turismo de Puerto Madryn.

En temporada alta el total de personas empleadas directamente en el turismo es de 3.591 y en temporada baja es de 2.651. El aumento de oferta de empleos en temporada alta es de un 35%. Los sectores que verifican una mayor proporción de aumento en temporada alta son: el sector transporte un 86%, el sector alimentos y bebidas un 40%; y el sector servicios de organización de viajes un 59%. Las fuentes consultadas no destacan faltantes de oferta de personal calificado para el sector.

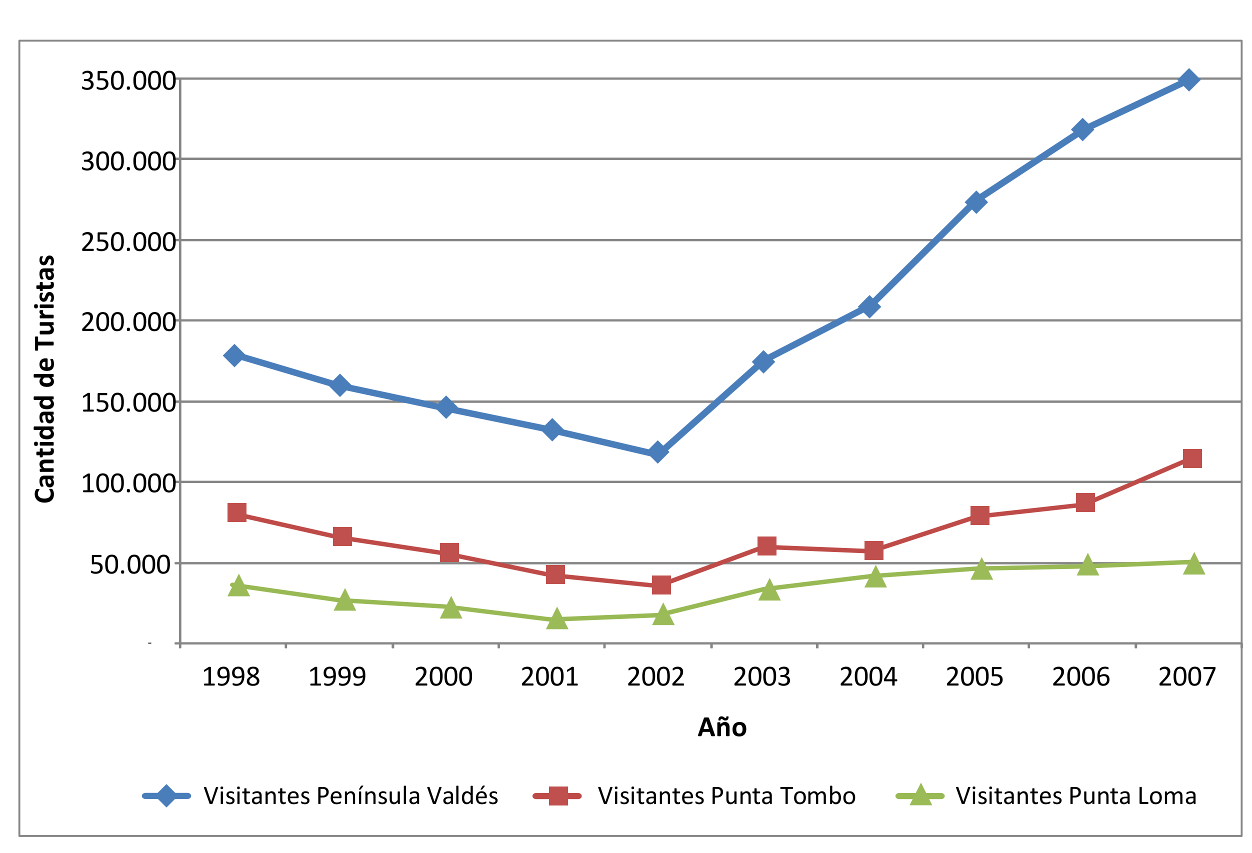
Según el Censo Nacional Económico (CNE) hecho en el año 2004 había 19.624 personas ocupadas en la ciudad de Puerto Madryn, incluyendo todos los sectores de la economía. Paralelamente, el informe de Planta Turística de la Secretaría de Turismo de Puerto Madryn del 2008 contabiliza en temporada alta un total de 3.591 personas empleadas en forma directa en el sector turismo. De acuerdo a estos datos podemos decir que el total de personas empleadas en el sector turismo durante la temporada alta tiene una incidencia del 18 % sobre el total de los empleos de la ciudad. Si se incluyen los empleos indirectos, en base al factor 1.5 por empleo directo (según la Secretaria de Turismo Municipal, Informe Planta Turística 2008: 28), la incidencia sería del 27%. Aún cuando los datos no corresponden a un mismo año ni a una misma fuente, y los procedimientos de medición y evaluación son distintos, los mismos manifiestan que el turismo es una actividad de gran relevancia para la ciudad de Puerto Madryn.

Evolución de la demanda turística hacia las Áreas Naturales Protegidas, 1998 – 2007

Los principales atractivos turísticos naturales ofrecidos en los circuitos turísticos a quienes visitan Puerto Madryn son las Áreas Protegidas de Península Valdés, Punta Tombo y Punta Loma, según el "Informe Estadístico Temporada 2007/2008", realizado por la Subsecretaría de Turismo y Áreas Protegidas de la Provincia de Chubut. La fuente diferencia el número de visitantes en cada una de las áreas.

El comportamiento de la demanda turística en estas tres áreas protegidas se produce de manera similar, hay un descenso de visitantes entre los años 1998 y 2002 y luego un ascenso de visitantes a partir del 2002 hasta el 2007. Se destaca que la mayor afluencia de visitantes es recibida por el Área Protegida Península Valdés, la cual cuenta con la mayor cantidad y variedad de atractivos, siendo los otros destinos, de comportamiento estacional, según las migraciones de la fauna que los caracteriza. El ingreso a dicha área se incrementó en un 199% entre el año 2002 (116.938 visitantes) y el año 2007 (349.648 visitantes) (Fig. 4).

Fig. 4. Número de visitantes a las Aéreas Protegidas de Península Valdés, Punta Tombo y Punta Loma. Período 1998 – 2007.



Fuente: Subsecretaría de Turismo y Áreas Protegidas de la Provincia de Chubut.

Evolución de la demanda del servicio de avistaje embarcado de ballenas, 2001 - 2007

El avistaje embarcado de ballenas se realiza desde la localidad de Puerto Pirámides, ubicada en el Área Protegida Península Valdés. El mismo se lleva a cabo en la temporada en que la ballena franca austral se acerca a las costas del Golfo Nuevo para la reproducción (apareamiento, nacimiento y cría de sus

ballenatos) entre junio y diciembre de cada año.

La actividad se rige por la Ley Nº 5714/07 y el Decreto 167/08 2381 el cual formaliza la Técnica de Avistaje Patagónico, y pone en vigencia el Código de Buenas Prácticas para el Avistaje de Ballenas, ambos sellos distintivos de esta actividad en Argentina. Para la elaboración de esta legislación regulatoria, se involucraron los principales actores de la actividad, buscando equilibrar los intereses conservacionistas con los de la actividad comercial. El objetivo fue y es minimizar los impactos que la actividad turística del avistaje de la ballena franca austral pueda tener sobre los individuos o sus poblaciones, permitiendo su correcta fiscalización, y brindar un marco regulatorio adecuado a las condiciones locales y a esta especie en particular (Instituto de Conservación de la Ballena, sitio de Internet).

Para el análisis de cantidad de pasajeros embarcados para el avistaje de ballenas se tomaron los datos del "Informe Estadístico Temporada 2007/2008" (Tablas 8 y 9), realizado por la Subsecretaría de Turismo y Áreas Protegidas de la Provincia de Chubut, cuya fuente de datos fue la Prefectura Naval Argentina de Puerto Madryn. La evolución de la cantidad de personas embarcadas para el avistaje de ballenas entre los años 1997 y 2007 sigue la evolución de la cantidad visitantes a las áreas protegidas en el mismo período.

Se destaca la gran afluencia que tiene esta excursión de turistas extranjeros sobre turistas nacionales, distribuidos en 66% de turistas extranjeros y 34% de turistas nacionales (Tablas 9 y 10, 5). Los cinco países mayormente representados son España, Francia, Italia, Alemania y Reino Unido. Entre los países de América del Sur se destaca Chile (51%), mientras que entre los países de Asia se destaca Israel (80%). Finalmente Australia representando el 61% de los países de Oceanía y África.

Tabla 8. Evolución anual y mensual del número de pasajeros embarcados para el avistaje de ballenas. Período 2001 – 2007.

Año	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Junio	666	2.176	1.442	808	1.145	1.064	1.011	1.096	788	2.576	1.840
Julio	8.019	12.576	10.129	5.534	6.903	6.762	8.987	9.497	8.320	9.010	9.669
Agosto	8126	6.854	7.399	6.802	6.085	6.483	8.711	9.257	8.908	11.647	12.243
Septiembre	16.253	12.656	12.551	11.950	10.225	11.179	12.576	15.316	16.894	19.282	20.950
Octubre	19.863	23.911	25.475	24.610	22.966	21.110	24.542	29.828	30.058	30.615	32.631
Noviembre	15.794	17.160	17.516	16.209	15.848	16.704	22.650	23.660	23.989	24.858	26.234
Diciembre	5.403	4.637	5.825	4.347	5.229	7.160	6.402	7.782	3.557	9.743	9.581
TOTAL	74.124	79.970	80.337	70.260	68.401	70.462	84.879	96.436	92.514	107.731	113.148
Var. %		7,89%	0,46%	-12,54%	-2,65%	3,01%	20,46%	13,62%	-4,07%	16,45%	5,03%

Fuente: Prefectura Naval Argentina Puerto Madryn y Secretaría de Turismo de Chubut.

Tabla 9. Composición de la demanda de avistaje de ballenas, según nacionalidad, 2001–2007.

PAIS	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Europa							
España	2.413	3.408	8.156	12.919	15.330	16.417	15.979
Francia	1.850	2.388	3.246	4.705	4.097	4.268	4.677
Alemania	1.748	1.936	2.412	3.003	2.545	2.746	2.800
Italia	1.417	1.851	3.186	3.559	2.974	2.951	2.975
Reino Unido	1.033	1.631	720	2.661	2.649	2.992	2.775
Suiza	582	720	595	1.007	910	1.127	882
Otros	1.457	1.788	3.445	2.721	3.323	4.501	6.475
Total	**10.500**	**13.722**	**21.760**	**30.575**	**31.828**	**35.002**	**36.563**
América del Norte							
Estados Unidos	1.042	1.127	1.001	1.452	1.252	1.636	1.692
Canadá/México	215	319	223	434	418	643	600
Total	**1.257**	**1.446**	**1.224**	**1.886**	**1.670**	**2.279**	**2.292**
América del Sur							
Brasil	189	337	383	687	627	594	754
Chile	598	1.862	1.282	1.287	1.092	1.575	1.765
Uruguay	237	292	226	239	293	220	160
Otros	136	417	268	299	372	577	760
Total	**1.160**	**2.908**	**2.159**	**2.512**	**2.384**	**2.966**	**3.439**
Asia							
Japón	123	184	109	101	96	162	180
Israel	833	1.077	1.061	1.042	1.516	1.352	1.505
Otros	77	175	69	57	98	208	202
Total	**1.033**	**1.436**	**1.239**	**1.200**	**1.710**	**1.722**	**1.887**
Oceanía y África							
Australia	50	145	198	222	189	259	206
Otros	55	100	98	99	114	145	125
Total	**105**	**245**	**296**	**321**	**303**	**404**	**331**
TOTAL EXTRANJEROS	**14.055**	**19.757**	**26.678**	**36.494**	**37.895**	**42.373**	**44.512**
ARGENTINOS	**54.346**	**50.705**	**58.201**	**59.942**	**54.619**	**65.358**	**68.636**
TOTAL	**68.401**	**70.462**	**84.879**	**96.436**	**92.514**	**107.731**	**113.148**

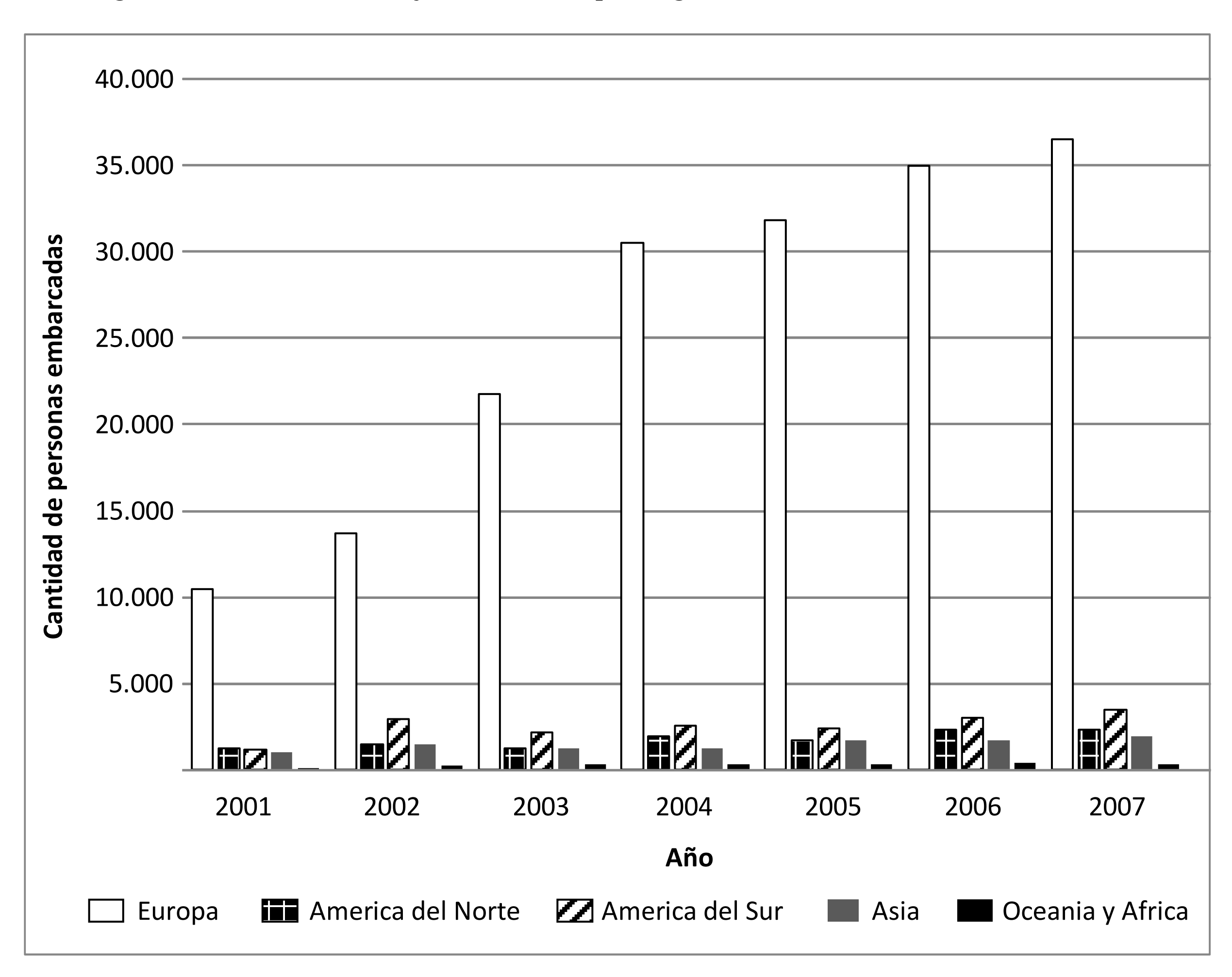
Fuente: Prefectura Naval Argentina Puerto Madryn y Secretaría de Turismo de Chubut

Tabla 10. Distribución por origen de la demanda de avistaje de ballenas, expresada en porcentajes. Período 2001 – 2007.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Europa	75%	69%	82%	84%	84%	83%	82%
América del Norte	9%	7%	5%	5%	4%	5%	5%
América del Sur	8%	15%	8%	7%	6%	7%	8%
Asia	7%	7%	5%	3%	5%	4%	4%
Oceanía y África	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
TOTAL EXTRANJEROS	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TOTAL EXTRANJEROS	79%	72%	69%	62%	61%	61%	61%
TOTAL ARGENTINOS	30%	28%	31%	38%	41%	39%	39%

Fuente: Prefectura Naval Argentina Puerto Madryn y Secretaría de Turismo de Chubut.

Fig. 5. Demanda de avistaje de ballenas por región del mundo. Período 2001-2007.



Fuente: Prefectura Naval Argentina Puerto Madryn y Secretaría de Turismo de Chubut.

Evolución del número de Cruceros arribados a la ciudad, 1997/98 - 2008/09

La Temporada de Cruceros se extiende desde noviembre a marzo. Para el análisis de la evolución del número de cruceros arribados a la ciudad de Puerto Madryn se tomaron los datos del "Informe Estadístico Temporada 2007/08" realizado por la Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas de Chubut y las estadísticas de la Temporada de Cruceros de la Administración Portuaria de Puerto Madryn.

La evolución del arribo de cruceros a Puerto Madryn en el período 1997 - 2008 no ha tenido un comportamiento uniforme (Tabla 11). Por ejemplo, en la temporada 1997/98 hubo un arribo de 27 cruceros pero la siguiente temporada 1998/99 el número de cruceros desciende a 16, con un descenso del 80% en el número de pasajeros.

Otro descenso se da entre el período de la temporada 2002/03 a la temporada 2003/04, de 33 a 28 cruceros con un 34% de descenso de pasajeros. A partir de la temporada 2004/05 se observa un crecimiento constante del número de pasajeros y tripulantes no así en el número de buques. Esto se debe al mayor porte de los buques arribados en las temporadas 2007/08 y 2008/09.

Los cruceros amarran principalmente en el Muelle Luis Piedrabuena (ubicado frente al centro de la ciudad) y eventualmente se utiliza el Muelle Alte. Storni cuando son más de un crucero o son de gran porte. Varios de los cruceros atracan en Puerto Madryn varias veces durante una misma temporada. Por ejemplo: durante el verano 2007/08 llegaron a la ciudad 15 cruceros que hicieron puerto 39 veces y en la temporada 2008/09 llegaron 16 cruceros que hicieron puerto 42 veces.

En la temporada 2008/09 el "Norwegian Sun" atracó diez veces y trajo una media de 1.890 pasajeros, el "Radiance of the Seas" atracó ocho veces y trajo una media de 1.930 pasajeros y el "Celebrity Infinity" atracó cinco veces y trajo una media de 1.950 pasajeros. Estos tres cruceros transportaron 44.178 personas, siendo esta cantidad el 83% del total de 53.011 pasajeros arribados durante la temporada 2008/09. El crucero "Celebrity Infinity" (cambió su nombre durante las cuatro últimas temporadas llamándose "Milleniun" 2005/06, luego "Infinity" 2006/07 y 2007/08 y "Celebrity Infinity" 2008/09) es el crucero de mayor tamaño que ha atracado al momento en Puerto Madryn (eslora 294 metros).

Los cruceros suelen arribar a primeras horas de la mañana e irse el mismo día por la tarde. Los pasajeros acostumbran realizar excursiones a las Áreas Protegidas de Península Valdés o Punta Tombo, o recorren la ciudad. Asimismo, puede arribar más de un crucero en el mismo día. Son situaciones atípicas, por ejemplo, en la temporada 2006/07 arribaron dos cruceros el mismo día tres veces y cuatro veces en las temporadas 2005/06, 2007/08 y 2008/09. En dos oportunidades llegaron tres cruceros en el mismo día, una en la temporada

Tabla 11. Evolución de cruceros turísticos arribados a Puerto Madryn. Período 1997 – 2009.

	1997/08	1998/99	1999/00	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2008/09
Noviembre	1.822	850	694	1.493	1.159	2.588	1.566	78	1.248	1.052	176	60
Diciembre	2.976	1.923	4.470	3.232	3.149	3.320	3.562	1.942	4.679	7.874	7.578	11.072
Enero	5.522	3.787	3.877	9.743	12.298	12.411	4.797	9.072	6.833	14.333	12.841	14.734
Febrero	4.227	1.983	7.138	8.563	5.023	8.151	9.801	9.479	10.352	10.427	10.873	13.646
Marzo	1.448	2.088	2.943	4.371	5.208	4.876	859	1.743	9.697	2.043	12.915	7.375
Abril	-	-	-	-	-	-	-	473	519	-	1.671	6.124
Total	**15.995**	**10.631**	**19.122**	**27.402**	**26.837**	**31.346**	**20.585**	**22.787**	**33.328**	**35.729**	**46.054**	**53.011**
% de Variación		**-34%**	**80%**	**43%**	**-2%**	**17%**	**-34%**	**11%**	**46%**	**7%**	**29%**	**15%**
N° barcos	**27**	**16**	**30**	**33**	**20**	**33**	**28**	**33**	**40**	**36**	**39**	**39**
N° barcos / Pax	**592**	**664**	**637**	**830**	**1.342**	**950**	**735**	**691**	**833**	**992**	**1.181**	**1.359**

Fuente: Administración de Puertos de Puerto Madryn.

2005/06 y la otra en la temporada 2008/09. Los amarres de los barcos pueden ser cancelados si las condiciones climáticas son adversas. El promedio de cancelaciones es de tres por temporada en estas últimas cuatro temporadas.

Medio de transporte de arribo a la ciudad de Puerto Madryn, Año 2008

Para el análisis del medio de transporte de arribo a la ciudad de Puerto Madryn, la Secretaría de Turismo de Puerto Madryn tomó los datos relevados a las personas que ingresaron a las Oficinas de Informes de la Secretaría de Turismo. A partir del análisis de los datos de las estadísticas mensuales del año 2008 realizadas por la Secretaría de Turismo de Puerto Madryn (Tabla 12) se advierte que el medio de transporte de arribo a la ciudad de Puerto Madryn mas utilizado es el automóvil (58%), luego el ómnibus (35%) y por último el avión (7%).

Tabla 12. Medio de transporte de arribo a la ciudad de los turistas que visitaron las Oficinas de Informes de la Secretaría de Turismo de Puerto Madryn, año 2008.

	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	% Medio
Automóvil	69%	70%	59%	53%	63%	-	73%	67%	61%	52%	25%	42%	**58%**
Ómnibus	28%	27%	34%	44%	32%	-	24%	26%	32%	37%	57%	46%	**35%**
Avión	3%	3%	7%	3%	5%	-	3%	7%	7%	11%	18%	12%	**7%**

Fuente: Secretaría de Turismo de Puerto Madryn.

Estadía promedio mensual de los turistas que ingresaron a Puerto Madryn, 1998 - 2008

Para el análisis de la estadía promedio mensual de los turistas que ingresaron a Puerto Madryn, la Secretaría de Turismo de Puerto Madryn tomó los datos relevados a las personas que ingresaron a las Oficinas de Informes de la Secretaría de Turismo. Los datos correspondientes a los años 1998 - 2006 están plasmados en el "Informe Anual 2006". Para los años 2007 a 2008 se tomaron las estadísticas mensuales de esos años. Los datos no fueron tomados consistentemente y faltan algunos meses. A partir de los datos disponibles se deduce que la estadía promedio de los turistas en la ciudad de Puerto Madryn es de 3,5 días (Tabla 13). Se registra un mayor promedio en los meses de enero y febrero (promedio 4 días).

Tabla 13. Estadía promedio mensual de los turistas que visitaron las Oficinas de Informes de la Secretaría de Turismo de Puerto Madryn.

	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Promedio
1998	2,7	2,8	2,8	3,3	2,6	2,7	3,3	2,9	3	3,7	3,8	3,5	**3,1**
1999	4	4,2	3,9	3,4	3,1	3	3,6	3,4	3,6	3,4	3,3	3,3	**3,5**
2000	4,3	4,1	3,9	3,3	3,3	3,3	3,7	3,2	3,5	3,3	2,9	3,2	**3,5**
2001	4,3	3,8	3,4	3,2	3,3	3	3,6	3,5	3,6	3,3	3,3	3,4	**3,5**
2002	4,1	4	3,6	3,2	3,2	3,5	4	3,5	3,8	3,8	3,6	4	**3,7**
2003	5	4,8	3,6	3,4	3,9	3,5	3,7	3,4	3,6	3,8	3,3	4	**3,8**
2004	4,8	4,4	3,7	3,9	3,7	3,6	3,8	3,3	3,6	3,5	3,3	3,4	**3,8**
2005	4,3	3,9	2,1	3,3	3,4	4,2	3,7	3,2	3,1	3,5	3,1	3,2	**3,4**
2006	4,5	3,8	3,2	3,5	3,3	3,1	3,5	3,5	3,2	3,2	2,9	3,1	**3,4**
2007	4	4	3,4	3,4	3,4	3,3	3,3	3,5		3,4	3	3	**3,4**
2008	4	4				2,9	3	3	3	3,2	2,9	2,8	**3,2**
Promedio	**4,2**	**4,0**	**3,4**	**3,4**	**3,3**	**3,3**	**3,6**	**3,3**	**3,4**	**3,5**	**3,2**	**3,4**	**3,5**

Fuente: Secretaría de Turismo de Puerto Madryn.

Conclusiones

El posicionamiento turístico de Puerto Madryn se debe principalmente a atractivos naturales: el mar y la fauna marina, que determinan dos períodos de concentración de la demanda turística. En los meses de de enero y febrero el atractivo determinante es el mar, coincidente con la temporada estival, cuando se desarrolla el turismo de sol y playa. El otro período es el de la reproducción de la ballena franca austral entre julio y diciembre.

La ciudad de Puerto Madryn es la puerta de entrada al Área Natural Protegida Península Valdés y dentro del área de influencia turística se encuentran las ciudades ubicadas en el Valle inferior del río Chubut: Trelew, Rawson, Gaiman, Dolavon y Villa Dique Florentino Ameghino y el Área Protegida Punta Tombo. La declaración por parte de la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad al Área Protegida Península Valdés jerarquizó y puso en valor las riquezas naturales de la Península Valdés y de la región.

La evolución del turismo en la ciudad de Puerto Madryn no estuvo exenta de las tendencias de esta actividad a nivel internacional. El turismo comienza a gestarse en la ciudad a partir de la década del cincuenta. No fue sino hasta 1991 en que se manifiesta un crecimiento significativo (aproximadamente 200% para el período 1991-2008) del turismo en la ciudad.

Dicho período estuvo signado por tasas de crecimiento del sector que siguieron la evolución de la economía nacional. Se puede afirmar que el turismo en Puerto Madryn ha conocido en los años recientes una expansión cuya magnitud cabe calificar de histórica respecto a la evolución de la ciudad. Este crecimiento se

manifiesta en todas las expresiones que pueden ser utilizadas como indicadores del fenómeno turístico. Tomando el indicador más básico, como es el número de turistas recibidos, se aprecia que existe una nítida línea ascendente que revela un incremento del turismo desde 1995 en un promedio de un 11% anual.

Dado que la estadía promedio anual de los turistas es de solo 3,5 días, se deben promover acciones para que la ciudad de Puerto Madryn sea un atractivo en sí mismo y los turistas tiendan a quedarse más tiempo. Asimismo, para disminuir la estacionalidad se deberían tomar acciones tendientes a la promoción de la afluencia de turistas durante todo el año.

El significativo incremento de la afluencia de turistas a la ciudad de Puerto Madryn provoca el aumento de la presión del turismo en la ciudad y sobre las áreas protegidas visitadas. Esto hace necesario adoptar medidas, o mejorar las existentes, para asegurar la protección del medio ambiente. Las medidas deberían incluir estrategias de mitigación de los impactos negativos del turismo y acciones directas tendientes a evitar la contaminación y degradación del medio ambiente (Acuerdo de Mohonk, 2000). De esta manera podría ser posible un desarrollo turístico en armonía con el valor biológico y paisajístico y las riquezas naturales de la región. Existen casos en los que el deterioro ambiental de un destino turístico pone en serio riesgo el propio recurso y el atractivo y factibilidad de la actividad (Dachary, 2007).

Asimismo, para atraer a los turistas y para que luego regresen o promocionen la ciudad es necesario que los servicios sean de calidad y se adecuen a la demanda. Un estudio en Europa indica que el turista demanda algo simple: “tener unas excelentes vacaciones y regresar con una sonrisa” (Hamele, 2004). Un destino turístico para que sea sostenible a largo plazo debe desarrollar, implementar y gestionar un sistema de calidad que permita aumentar y monitorear los niveles de calidad turística. Este control de la calidad no debe limitarse exclusivamente a los tradicionales servicios de alojamiento, gastronomía, transportes, etc., sino que también debe incluir el mejoramiento de las condiciones sociales y económicas de la ciudad de Puerto Madryn.

Por último, se plantean las tendencias futuras y se elaboran propuestas para mejorar el desarrollo de una actividad turística sostenible. A través de una gestión sostenible de la actividad turística se puede contribuir el óptimo aprovechamiento de los recursos naturales para dar respuesta a los nuevos retos que enfrenta la actividad turística en un ambiente orientado hacia el desarrollo sostenible.

Referencias

Acuerdo de Mohonk (2000) *Mohonk Agreement: Proposal for an International Certification Program for Sustainable Tourism and Ecotourism". Mohonk Mountain House, New Paltz, New York on November 17-19, 2000.* <http://www.environment.nsw.gov.au/resources/parks/ttf2/251supp4.pdf> consulta: mayo de 2009.

Administración Área Protegida Península Valdés (2009) Puerto Madryn <http://www. peninsulavaldes.org.ar/> consulta: mayo de 2009.

Chubut, Provincia (2008) *Informe Estadístico 2007/08.* Rawson, Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones - Subsecretaría de Turismo y Áreas Protegidas.

Chubut, Provincia (2009) Ministerio de Comercio Exterior, Turismo e Inversiones, Chubut – Argentina <http://www.chubutalmundo.gov.ar/> Consulta: mayo de 2009.

Conway, W. (2007) *Patagonia. Los grandes espacios y la vida silvestre.* Buenos Aires, El Ateneo.

Dachary, A. C. (2007) *Seminario – Taller "Desarrollo y Turismo: Planificación y Prevención* organizado por la Fundación Patagonia Natural, la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco y la Subsecretaria de Turismo y Áreas Protegidas de la Provincia de Chubut. Puerto Madryn, 22 y 23 de octubre de 2007.

Hamele, H. (2004) *Research Paper prepared by Ecotrans for The International Ecotourism Society*.

Historia del Buceo (2009) <http://www.enpeninsulavaldes.com/extra_home_ buceo.htm> consulta: mayo de 2009.

López, E. (2009) Dirección de Sistemas Informáticos. Honorable Legislatura de la Provincia de Chubut <https://sistemas.chubut.gov.ar/digesto/sistema. Consulta: mayo de 2009.

Losano, P.; Tagliorette, A. (2001) *Estudio de la cadena de valor generada por el avistaje de ballenas en Puerto Madryn, Chubut, República Argentina"*, 2001.

Puerto Madryn (2009a) *Jules Rossi y la capital subacuática de la Argentina*. Secretaría de Turismo de Puerto Madryn. <http://www.madryn.com/buceo/ buceo_historia. html> Consulta: mayo de 2009.

Puerto Madryn (2009b) *Puerto Madryn Estadística.* Secretaría de Turismo de Puerto Madryn. <http://www.madryn.gov.ar/turismo/sistemas/numeros/ estadtur.html> Consulta: mayo de 2009.

Puerto Pirámides (2009) <http:// www.puertopiramides.gov.ar />. Consulta: mayo de 2009.

Torrejón, A. (1980) *Historia de Puerto Madryn y el Turismo* <http://www.madryn.com/vimor/torrejon/turismo.htm> Consulta: mayo de 2009.

Torrejón, A. (1999) *Breve historia y cronología de las ideas, los actores, los procesos y los acontecimiento*s. < http://www.noticiaspatagonicas.com.ar/Torrejona/histo.htm > Consulta: mayo de 2009.

Torrejón, A. (2005) *Para toda la Humanidad*. Revista de la Fundación Vida Silvestre Argentina. Número especial: “Con Proa hacia la Península Valdés”. Octubre – Diciembre.

UNESCO (1999) *World Heritage Nomination – IUCN Technical Evaluation Península Valdés (Argentina)* <http://whc.unesco.org/archive/advisory_body_evaluation/937.pdf> Consulta: Mayo de 2009.

PUERTO MADRYN: EL CRECIMIENTO TURÍSTICO Y DEMOGRÁFICO EN CONTRAPOSICIÓN CON EL DETERIORO AMBIENTAL

SÁNCHEZ Darío C. - JIMENEZ Laura R. – CARBAJAL Delia B - ACOSTA Mercedes Z.

Resumen

En los países americanos, y en especial en la Argentina, las bellezas naturales constituyen el principal recurso turístico. Sin embargo, cuando estos recursos presentan características excepcionales a escala mundial, el desarrollo de una infraestructura mínima pone en funcionamiento un complejo mecanismo de crecimiento demográfico y económico que rápidamente se torna incontrolable, con el consiguiente deterioro del ambiente natural y social. En este proyecto enfocamos nuestra atención en la Patagonia Austral, una región geográfica caracterizada como morfológicamente heterogénea, demográficamente desigual y socialmente muy injusta. Nuestro primer caso de estudio es Puerto Madryn en la Costa Atlántica de la provincia del Chubut.

Palabras claves: recursos turísticos, crecimiento demográfico incontrolable, desigualdades socio-espaciales, Patagonia Austral, Puerto Madryn

PUERTO MADRYN: TOURISTIC GROWTH AND ENVIRONMENTAL DAMAGE

Abstract

In american countries, and specially in Argentina, natural beauties are the main touristic resources. Nevertheless, when these resources present exceptional characteristics at worldwide scale, the development of a minimun infrastructure comes into operation a complex mechanism of demographic and economic growth that quickly become uncontrollable, with the consequent damage to natural and social environment. In this project we focused our attention on Southem Patagonia, a geographical region characterized as morphologically heterogeneous, demographically unequal and socially too much unjust. Our first case study is Puerto Madryn, on the Atlantic Cost of the province of Chubut.

Key words: touristic resources, uncontrollable demographic growth, socio-spatial unequalities, Southern Patagonia, Puerto Madryn.

Principales actividades económicas y atractivos turísticos de Puerto Madryn

Protegida por mesetas que descienden hacia las tranquilas aguas, se extiende frente al golfo Nuevo la localidad de Puerto Madryn, pujante ciudad intermedia cabecera del departamento Biedma, en la provincia del Chubut. Su clima es muy confortable en verano, aunque con inviernos fríos y primaveras ventosas. Las escasas lluvias se distribuyen de manera pareja durante todo el año, pero debió construirse la Zanja de Guardia, un canal artificial, para evacuar el agua que escurre desde la meseta y que antes inundaba la zona sur. La vegetación original es xerófila, del tipo estepario, con pastos ralos y sin árboles, y la carencia de un curso fluvial impide la agricultura, reduciéndose las posibilidades agropecuarias a una ganadería ovina muy extensiva.

No obstante, Puerto Madryn basa su incesante crecimiento en la ventaja comparativa que significan dos hechos fundamentales: un puerto natural envidiable y el inconmensurable privilegio de una fauna marina tan heterogénea como espectacular. En consecuencia, su economía se sustenta en tres pilares: la pesca, la industria y el turismo, las tres apuntaladas por un puerto que tiene dos importantes muelles: el Almirante Storni, que permite la operación de 6 buques a la vez, con un calado máximo de 55 pies, y el Comandante Luis Piedrabuena, que funciona desde 2000 como muelle de cruceros. La administración portuaria está hoy en manos de un ente público no estatal: CORFO, y el puerto es uno de los más importantes del país, con un movimiento de unos mil buques por año (Tabla 1), utilizándose inclusive para la exportación de peras y manzanas de Río Negro.

Tabla 1: Movimiento de buques en Puerto Madryn para años seleccionados, según tipos.

Tipos de Buques	1996	1997	2000	2001	2002	2003
Carga General	83	65	37	29	38	35
Granel, Minerales y Combustibles	22	22	46	44	25	19
Frigoríficos	89	124	101	50	52	33
Contenedores	29	64	98	105	135	118
Pesqueros de distinto tipo	355	530	554	614	819	671
Cruceros, ARA, Científicos y Remolques	21	28	59	40	44	53
TOTALES	**599**	**833**	**895**	**882**	**1113**	**929**

Fuente: Administración Portuaria de Puerto Madryn. Elaboración personal.

Actualmente la pesca sufre una crisis coyuntural por el cupo impuesto a la extracción de merluza y las periódicas vedas respecto al langostino y el mejillón. Se desembarca merluza, salmón, mero, calamares y todo tipo de mariscos: langostinos, almejas, cholgas, mejillones, vieiras, etc. Puerto Madryn es también un importante polo industrial, contando con tres parques industriales: el pesquero, el industrial liviano y el industrial pesado, y con plantas de tratamiento de efluentes líquidos, sólidos y gaseosos.

En el parque industrial pesquero hay industrias como Poseidon, Alpesca, Harengus, Pescapuerta e Iberconsa. En el parque industrial liviano hay empresas metalúrgicas como Sabino Daniele, fábricas de ladrillos, industrias textiles, alimenticias, etc. En el parque industrial pesado hay empresas mineras que procesan rocas porfídicas provenientes de canteras de la región, como Piedra Púrpura, San Lorenzo, Porfidi, Piedras Valdés y Techstone, hay industrias navales y además está Aluar.

Ésta, cerró su ejercicio en junio de 2004 con un patrimonio neto de 1821 millones de pesos, 1791 trabajadores y una demanda de electricidad que incluye 472 MW de potencia instalada en Futaleufú, una central térmica a gas de 120 MW y seis turbinas de gas con una potencia total de 170 MW, siendo su consumo de energía eléctrica equivalente al de una ciudad de un millón de habitantes. En dicho ejercicio la producción alcanzó 363.000 toneladas entre productos primarios, semielaborados y elaborados, con ventas netas por 1438 millones de pesos y ganancias por 335 millones. En 2005 Aluar ha iniciado una etapa de ampliación que contempla crear 1000 nuevos puestos de trabajo en los próximos cuatro años.

Por otra parte, Puerto Madryn es hoy un importante centro comercial y de servicios a escala regional, y el impacto económico del turismo (Ascanio, 1994) supera al de cualquier otra actividad. Sólo en enero de 2005 visitaron Puerto Madryn 50.233 turistas nacionales y extranjeros, provocando la completa ocupación de los departamentos temporarios y un fuerte aumento de los precios en materia de hotelería, alquileres y restaurantes.

La ciudad vive un verdadero auge hotelero, habiéndose confirmado la construcción de 4 nuevos hoteles de 4 y 5 estrellas durante los próximos años, y el municipio comenzó a desarrollar una agresiva política de promoción que intenta darle a Madryn una identidad como destino turístico. Numerosas empresas de omnibus transportan pasajeros desde y hacia todo el país, Chile y Bolivia, y el aeropuerto El Tehuelche, con una pista de 2500 metros de extensión, recibe vuelos de distintos puntos del país.

Por otra parte, cada vez son más los cruceros que llegan en verano a la ciudad (Tabla 2), pudiendo recibirse varios en un mismo día. Por ejemplo, el 27 de enero de 2005 arribaron 4180 turistas y 2000 tripulantes en tres cruceros; de ellos 2024 realizaron excursiones en 50 colectivos, combis y taxis: 710 fueron a

Punta Tombo, 694 a Punta Loma y los restantes 620 a Península Valdés.

Tabla 2: Movimiento de cruceros internacionales en Puerto Madryn por temporadas.

Temporada	Buques	Pasajeros	Pasajeros en el Buque Mayor
1994 – 1995	17	7.219	915
1995 – 1996	10	4.600	704
1997 – 1998	28	12.191	1.187
1998 – 1999	16	6.396	1.177
2001	30	26.174	1.686
2002	27	30.649	1.988
2003	35	30.696	1.820

Fuente: Administración Portuaria de Puerto Madryn. Elaboración personal.

El mayor atractivo de la ciudad es el avistaje de la ballena franca austral, que puede hacerse embarcado y aun desde la costa, cuando cada año entre junio y diciembre unos 600 cetáceos se introducen en las aguas del golfo Nuevo atraídos por la abundancia de plancton y la temperatura del agua, factores ideales para el apareamiento y el nacimiento de los ballenatos.

Por otra parte, la ciudad cuenta con variedad de atractivos históricos y culturales, como el Museo y Archivo Histórico Juan Meisen Ebene, en las instalaciones de la vieja terminal de trenes, el Museo de Ciencias Naturales y Oceanografía Agustín Pujol, en un pintoresco edificio conocido como Chalet Pujol, el Museo Municipal de Arte Moderno, las cuevas galesas donde vivieron los primeros colonos, el Eco Centro en la misma zona, el yacimiento de fósiles de Cerro Dulce, etc. Otros atractivos son los dos casinos, el Bingo Municipal, los buques que permiten visitas, como en general los de la Armada y la fábrica de Aluar. Existen numerosas festividades, y la gastronomía constituye también un atractivo (Schlüter, 1996).

Puerto Madryn posee hermosas playas que cada verano se colman de turistas que disfrutan del sol, el agua y variedad de deportes náuticos y subacuáticos, los que se realizan con el apoyo de la Armada, que cuenta con unidades de búsqueda y rescate, con dotación de buzos tácticos, dispuestas a zarpar ante cualquier eventualidad. En el muelle Luis Piedrabuena se puede pescar libremente, en playa Paraná hay concursos de pesca y pruebas de orientación subacuática y en bahía Cracker y El Pedral se realizan torneos de caza submarina. En los clubes náuticos se puede practicar motonáutica, navegación a

vela, windsurf y esquí acuático. También hay un club hípico y un aeroclub.

El golfo se ha constituido en un paraíso para deportes subacuáticos como el buceo, la fotografía y la caza submarina, y frente al monumento al indio tehuelche hay un Parque Submarino artificial de singular belleza, donde se hundieron buques como el Miralles y habitan salmones, meros, sargos, escrófalos, cholgas, mejillones, medusas, anémonas, estrellas de mar, erizos, pólipos y algas.

La observación de la vida submarina también puede realizarse desde catamaranes con fondo transparente. Además, anualmente se realizan pruebas de natación en aguas abiertas, atletismo, ciclismo, triatlones, acuatlones, natatlones, competencias de beach handball, beach fútbol, seven a side, etc.

La riqueza faunística de una provincia pionera en materia de protección ambiental

La provincia del Chubut ha sido y es pionera en materia de protección ambiental (Schlüter et al., 1997). Ya en 1964, la Ley Provincial 436 dio origen a la Dirección Provincial de Turismo y adoptó el Sistema de Reservas Naturales de Protección Definida de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza. La Ley 697/67 creó y puso en funcionamiento las tres primeras reservas del sistema: Punta Norte, Isla de los Pájaros y Punta Loma.

La Ley 877/71 declaró propiedad de la provincia a todos los yacimientos arqueológicos, antropológicos y etnológicos que se hallaran en su jurisdicción y por Decreto 2870/72 se crearon las estaciones biológicas de Punta Tombo y Golfo San José. A comienzos de la década del ochenta ya había once Reservas Naturales Turísticas en la provincia, y por Ley 2161/83 se creó la Reserva Natural Turística de Península Valdés. Asimismo, la Ley Provincial 4032/94 y el Decreto 1153/95 obligan a la realización de estudios de impacto ambiental para proyectos, actividades y obras públicas y privadas, adhiriendo Puerto Madryn por Ordenanza 1540/96.

El 4 de diciembre de 1999 el Comité de Patrimonio Mundial inscribió a la península en la lista del Patrimonio Mundial de la Humanidad, y por Ley Provincial 4617 de 2000, se creó el Sistema de Áreas Naturales Protegidas del Chubut, primero en su tipo en América Latina, adoptando las categorías propuestas por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza.

Puerto Madryn es considerada la puerta de entrada a Península Valdés, accidente geográfico de 3620 km² de superficie y 400 km de costa reconocido a nivel internacional por su gran variedad y excepcionalidad de especies faunísticas marinas. Se ingresa a la península por el Istmo Carlos Ameghino, que se interpone entre el golfo San José y el Golfo Nuevo permitiendo una vista panorámica excepcional. Allí se encuentra el Museo y Centro de Interpretación

creado como Estación Biológica por Decreto 2870/72, que cuenta con un auditorio y animales embalsamados. A orillas del golfo San José se encuentran las ruinas del fuerte La Candelaria, destruido por los tehuelches en 1810, y también la Playa Fracasso, declarada sitio Ramsar de humedales e integrada a la Red Hemisférica de Reservas para Aves Playeras, donde puede verse el playero rojizo.

A 800 metros de la costa está la Isla de los Pájaros, de apenas 2,2 hectáreas, transformada en reserva natural por Ley 697/67. Allí no anidan pájaros sino aves de distintas especies, como la gaviota cocinera, el biguá, la garza bruja, la garza blanca, el ostrero común, el ostrero negro, el cormorán de cuello negro, el pato cresto, el pato vapor cabeza blanca y el pingüino de Magallanes.

La única localidad de la península es Puerto Pirámides, situada en el istmo, frente al golfo Nuevo, pudiendo observarse entre junio y diciembre la ballena franca austral muy cerca de sus playas, así como orcas y gran variedad de aves marinas. El pueblo cuenta con hospedajes, campings y servicios vinculados al avistaje de la fauna, la pesca y los deportes náuticos y subacuáticos.

A 5 km del puerto, en Punta Pirámide, hay una lobería, y en el interior de la península hay estancias y depresiones, destacándose el Gran Bajo de las Salinas Grandes, cuya cota mínima es de 45 metros bajo el nivel del mar. A comienzos del siglo XX de allí se extraía sal que era llevada por trenes hasta la costa.

En Punta Norte se encuentra el único apostadero continental de elefantes marinos del mundo, protegido por Ley 697/67. Allí hay un centro de interpretación, y también lobos marinos, orcas entre febrero y abril, época en que se acercan para atacar a los lobitos, guanacos, choiques, martinetas, etc. En Caleta Valdés, una reserva natural creada en 1977, se pueden ver elefantes marinos y eventualmente lobos, flamencos, gaviotines, gaviotas, y a lo lejos ballenas, orcas y delfines, según la temporada.

En el extremo sudeste se halla la reserva de Punta Delgada, creada en 1983, donde pueden verse ballenas, orcas, elefantes y lobos. En Playa Barco Roca quedan restos del Presidente Roca, hundido en 1909, y en la punta hay un faro de principios del siglo XX, y al lado el Hotel de Campo Tierra de Elefantes, que funciona en el edificio de la antigua escuela de guardafaros.

Península Valdés es uno de los sitios naturales designados Patrimonio Mundial de la Humanidad por el correspondiente Comité de la UNESCO. Existen tres tipos de bienes que pueden ser incorporados a este patrimonio: los bienes naturales, los culturales (Vera y Dávila, 1995) y los mixtos. Los bienes naturales deben mostrar una etapa de la evolución de la Tierra, ser representativos de la evolución biológica, albergar hábitats naturales de especies amenazadas o poseer una belleza excepcional.

Muchos turistas deciden sus viajes leyendo la Lista del Patrimonio Mundial, lo

que les asegura que se trate de sitios excepcionales. La inclusión implica entonces un aumento en el número de visitantes, y es por ello que los países que se suscriben a la Convención asumen el compromiso de conservar, proteger, rehabilitar y transmitir a las generaciones futuras el patrimonio situado en su territorio.

Figura 1: Puerto Madryn y su área de influencia



Fuente: Servidor de imágenes MRSID de la NASA.

La declaración de la UNESCO exige un proyecto que debe partir de un plan de manejo para que el incremento del turismo no implique un deterioro del patrimonio, y debe contemplar la integración del sitio con los circuitos turísticos de la región (Figura 1), la generación de empleos, inversiones en materia de infraestructura y servicios, etc., en síntesis: el desarrollo económico y social la región. En consecuencia, por Ley Provincial 4722, Península Valdés es un Área Natural Protegida con su correspondiente Plan de Manejo

En la zona de influencia de Puerto Madryn existen también otros lugares de interés. A 12 km hacia el sureste se encuentra la reserva natural de Punta Loma, la más antigua del sistema, inaugurada en 1966. En ella hay un apostadero de lobos marinos y una importante colonia de gaviotines sudamericanos. Entre junio y noviembre se puede visitar el Observatorio Punta Flecha, entre las playas Las Canteras y El Doradillo, que permite el avistaje de la ballena franca desde la costa.

A 82 km de Madryn se encuentra la reserva de Punta León, creada en 1985, donde hay colonias de aves marinas y costeras: gaviota cocinera, gaviotín real, gaviotín pico amarillo, cormorán imperial, cormorán roquero, biguá, etc., así como un apostadero de lobos marinos y elefantes marinos del sur.

Por otra parte, en Punta Tombo hay una Estación Biológica creada por Decreto 2870/72, donde se encuentra la más grande colonia reproductiva de pingüinos de Magallanes excluida la Antártida, con más de un millón de ejemplares entre septiembre y marzo. También pueden observarse aves como el petrel gigante, gaviotas, skúas, cormoranes, ostreros y especies de la estepa: guanacos, maras, peludos, choiques y zorros grises, hallándose asimismo vestigios de antiguos asentamientos indígenas.

Más hacia el sur, la localidad de Camarones cuenta con una hermosa playa y un puerto con pesca artesanal de salmones y langostinos. También se recolectan algas y guano, y a 28 km se halla la Reserva Faunística Cabo Dos Bahías, creada en 1973, que incluye una pingüinera y una lobería.

En lo que respecta al turismo histórico-cultural, a 64 km al sur de Puerto Madryn se encuentra Trelew, la ciudad más importante del valle inferior del río Chubut, nudo estratégico de rutas aéreas y terrestres. Testimonio del esfuerzo de los colonos galeses son el laberinto de canales construidos entre álamos y las quince capillas.

Entre los atractivos de Trelew se destaca el Museo Paleontológico Egidio Feruglio. A 22 km al este de Trelew se encuentra Rawson, capital y primera población de la provincia. Allí se pueden visitar el Parque Recreativo General San Martín, que cuenta con un jardín zoológico, una réplica del velero Mimosa y varios carruajes antiguos, la capilla histórica Capel Berwyn y el museo regional. A escasos kilómetros está Playa Unión, uno de los mejores balnearios de la Patagonia, y al sur del mismo el Puerto de Rawson, con su flota amarilla para la pesca artesanal y sus tradicionales cantinas (Vidal-Koppmann, 2001).

A 17 km al oeste de Trelew se halla Gaiman, localidad que conserva atractivos históricos como el primer monumento a Cristóbal Colón de Sudamérica, inaugurado en 1893, la capilla Bethel, construida en 1914 y la biblioteca Ricardo Berwyn. En Gaiman se constituyó la primera municipalidad del Chubut en 1885, y del antiguo ferrocarril se conservan la estación, hoy Museo Regional y un túnel de más de 200 metros de longitud edificado en 1914.

Entre sus tradiciones se destacan las casas de té, en una de las cuales Lady Di degustó en 1995 el té galés. En el paraje Bryn Gwyn se encuentra el Parque Paleontológico, un museo al aire libre donde es posible observar los restos fósiles en los estratos geológicos. A 20 km al oeste de Gaiman se encuentra Dolavon, fundada en 1919, entre cuyos atractivos se destacan las chacras, las norias, las casas de té, las capillas galesas de Carmel, Betheseda, Glan Alaw y Ebenezer y el primer molino harinero de toda la provincia. Otro pintoresco pueblito de la zona es 28 de Julio.

Por su parte, la meseta central, de carácter montañoso, se caracteriza por sus extensas pampas, casi desprovistas de vegetación, las que alternan con sierras, cañadones y bajos. La meseta no posee grandes centros urbanos, sólo comunas rurales como Telsen, Gan Gan, Gastre, Paso del Sapo, Paso de Indios, Las Plumas y Colan Conhué. A 48 km de esta última se halla la Reserva Natural Laguna Aleusco, creada por Ley 2161/83, donde pueden observarse flamencos, patos vapor y cisnes cuello negro.

También merece citarse Villa Dique Florentino Ameghino, al pie de una obra construida entre paredes de roca color rojo lacre, cuyo lago artificial constituye

un paraíso para los pescadores de salmones, percas y pejerreyes. En la meseta hay lugares con alto valor escénico, como Los Altares y Piedra Parada, así como importantes recursos potenciales inexplotados en materia de turismo paleontológico, vinculados a los dinosaurios cretácicos, étnico-cultural, rural (Balestreri, 1999; Bove, 2003) y ecológico (Boullón, 1993).

Existen pequeños emprendimientos en las comunidades mapuches de la zona noroccidental (Stanganelli y Vergani, 2003), pero no son suficientes para evitar la emigración, a tal punto que dos de los departamentos de la región: Gastre y Languiñeo, perdieron población durante el último período intercensal. Cabe destacar que por Ley 4217/96 y Decreto 1490/99 se creó la figura del *Custodio Rural*, que permite a los dueños de los campos la explotación de los atractivos turísticos naturales o culturales, de manera sustentable mediante el turismo rural.

El crecimiento demográfico de Puerto Madryn

La historia de Puerto Madryn debe remontarse al pasado tehuelche, aunque los antiguos habitantes del valle del río Chubut sólo ocasionalmente recorrerían esas tierras costeras, ya que su religión no les permitía comer pescado. De ellos sólo quedan leyendas, tradiciones y artesanías. El avance de los araucanos sobre la Patagonia, empujados por la expansión de los españoles en territorio trasandino, terminó con la fusión de ambos pueblos y el resultante étnico se conoce por el vocablo araucano *mapuche*.

Las grandes distancias y las prioridades estratégicas y económicas del colonialismo de antaño, pospusieron una y otra vez la ocupación y colonización de estas tierras por parte del hombre blanco. Algunos navegantes y exploradores pasaron rápidamente para tomar nota de los accidentes costeros, y transcurrió mucho tiempo desde que Magallanes reconoció las costas (1525) hasta que Francisco de Viedma construyó el fuerte La Candelaria (1779) a orillas del golfo San José, el cual fue destruido por un malón en 1810 (Gorla, 2002).

En 1833 Fitz Roy y Parker King recorrieron el curso inferior del río Chubut, y no pasó demasiado tiempo hasta que el 28 de julio de 1865 ancló en las playas de Madryn el velero *Mimosa*, trayendo un contingente de 163 galeses que buscaban un lugar donde mantener su lengua, su religión y sus costumbres, a la vez que escapar de la recesión y la desocupación. Tras un breve período en que vivieron en las cuevas naturales se asentaron en el valle, donde el Coronel Julián Murga fundó Rawson el 15 de septiembre de ese año.

El aislamiento hizo que supieran convivir con los aborígenes, con los que trocaban productos. Lo que siguió fue un rápido crecimiento: en 1878 se creó la Gobernación de la Patagonia y en 1885 el Territorio Nacional del Chubut. Un año más tarde, con la construcción del ferrocarril que lo unía a Trelew, se repobló el puerto dándole su actual nombre en honor a sir John Love Perry,

conde de Madryn.

Con el Ferrocarril Central del Chubut se produjo un fuerte impulso de la agricultura, haciéndose necesaria la construcción de un nuevo muelle, que fue habilitado a principios de 1910. Sin embargo, con el avance del asfalto de la Ruta Nacional 3 el movimiento portuario fue decayendo, y con ello el crecimiento de la ciudad. El censo nacional de 1947 muestra que Madryn contaba en aquel entonces con tan sólo 3441 habitantes, el 0,2 ‰ del total del país.

La construcción del gasoducto patagónico en la década del ’50 produjo una pequeña reactivación, pero en 1970 la población alcanzaba apenas los 6115 habitantes. Sin embargo, a partir de entonces Puerto Madryn comenzó a crecer de manera extraordinaria. En enero de 1972 atracó el primer crucero y ese mismo año se inició la construcción de la planta de Aluar, ingresando por el antiguo muelle los materiales para la planta y también para las obras de la represa hidroeléctrica de Futaleufú.

El muelle Almirante Storni fue construido a principios de los años setenta como parte integrante del complejo Aluar, tanto para la recepción de bauxita como para la salida del producto terminado y para carga general. Fue inaugurado en 1975, destinándose el muelle viejo a embarcaciones pesqueras y deportivas. Hacia fines de los ‘70 se inauguró también el Parque Industrial.

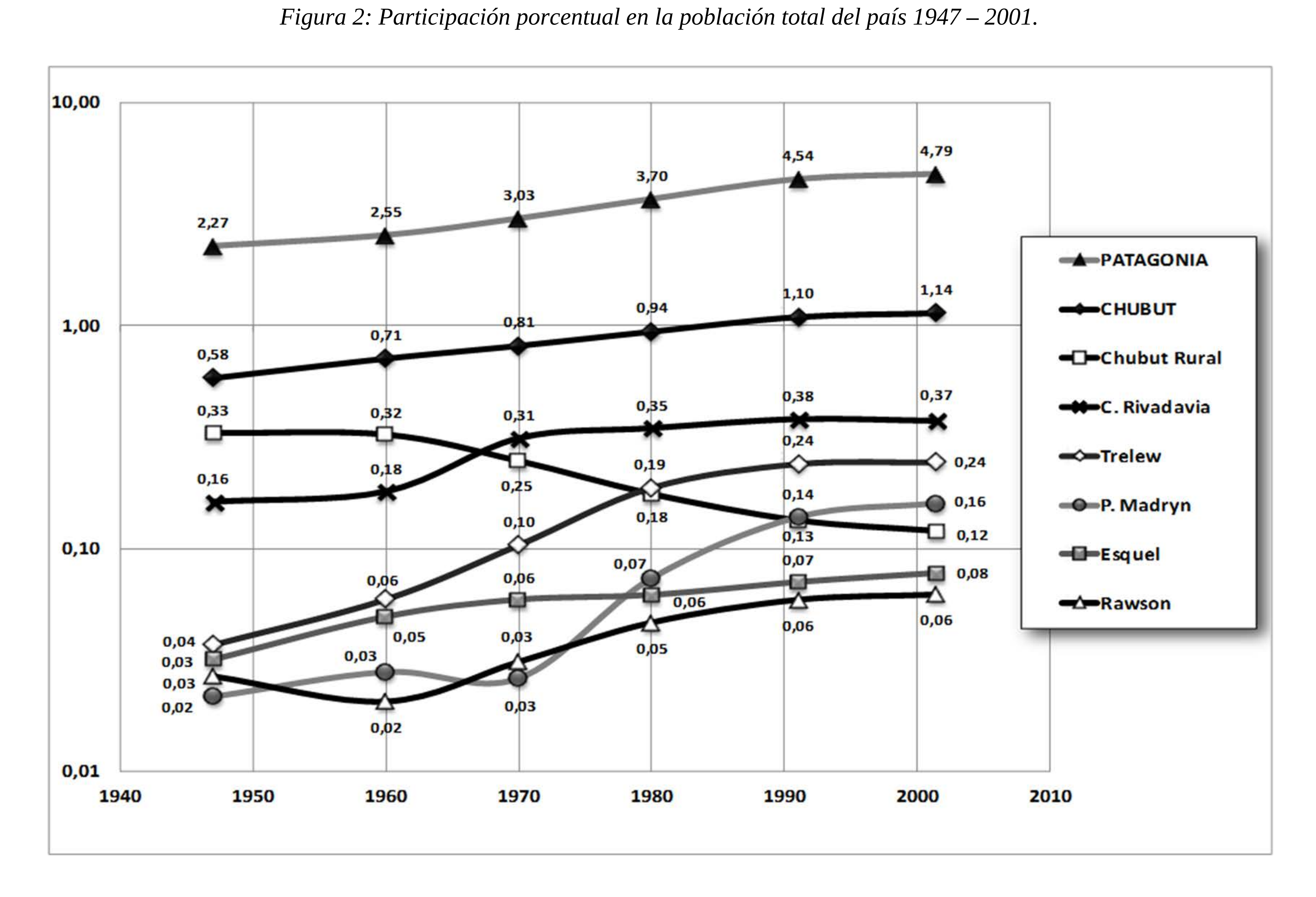
El crecimiento demográfico de Madryn en la década fue increíble, con una tasa del 12,77 % anual superó en población a Esquel y Rawson y se erigió en la tercera ciudad de la provincia (Figura 2). A modo de comparación, en el mismo período la Argentina creció con una tasa de 1,80 %, la Patagonia a razón de 3,85 % y la provincia del Chubut con una tasa de 3,29 %.

En 1981 el muelle viejo fue traspasado al municipio, recibiendo el nombre de Comandante Luis Piedrabuena, pero debido a su deterioro en 1985 fue inhabilitado, y entonces la actividad pesquera se instaló en el muelle Storni, inaugurándose el Parque Industrial Pesquero al norte del puerto.

El crecimiento demográfico de Madryn siguió siendo muy fuerte durante los años ochenta, con una tasa de 7,72 % contra 1,47 % del total del país, 3,46 % de la Patagonia y 2,94 % del Chubut. Con la sanción de la Ley Nacional 24.093/92, el puerto pasó a jurisdicción de la provincia, que concesionó, refaccionó y habilitó al muelle Piedrabuena para la actividad pesquera, hasta que en 2000, con la inauguración de los sitios 5 y 6 del muelle Storni, el Piedrabuena se destinó definitivamente al atraque de cruceros.

En el último período intercensal la tasa de Madryn cayó a un 2,40 %, pero siguió siendo muy superior a la del total del país (1,00 %), a la de la Patagonia (1,52 %) y a la de la provincia (1,40 %), y por tercer período consecutivo Puerto Madryn creció más que las otras ciudades importantes de la provincia: Comodoro

Figura 2: Participación porcentual en la población total del país 1947 – 2001.



Fuente: Elaboración personal sobre la base de información de INDEC y CEPAL.

Rivadavia (0,85 %), Trelew (1,18 %), Esquel (1,92 %) y Rawson (1,54). Es más, en 2001, con 57.614 habitantes, Madryn superaba en mucho a toda la población rural de la provincia, representando el 13,9 % del total de Chubut, el 3,3 % de la Patagonia y el 1,6 ‰ de todo el país.

Por otra parte, las perspectivas indican que continuará el crecimiento, ya que si bien la pesca registra una crisis coyuntural, Aluar amplía su producción, el turismo sigue en aumento y en la región se advierte una reactivación de la minería, con la explotación de nuevas canteras y la reactivación de Sierra Grande, donde hoy no se consigue vivienda.

Al analizar a escala provincial, se observa que el departamento de Chubut con mayor crecimiento en el último período intercensal fue Biedma, cuya cabecera y único centro urbano es Madryn. Sin embargo, la población rural dispersa de Biedma se redujo de 428 a 416 habitantes, siguiendo una tendencia global a la concentración en las principales ciudades y el vaciamiento rural. En efecto, la provincia del Chubut es una de las menos pobladas del país, con 413.240 habitantes en 2001, distribuidos como sigue: 89,5 % en las ciudades, 5,8 % en las localidades rurales y sólo 4,7 % dispersos en el ámbito rural.

Los primeros síntomas de un ambiente que empieza a sentir la carga demográfica

El flujo migratorio desde las zonas rurales, y desde otras localidades y países limítrofes, hacia las áreas periféricas de Puerto Madryn no es un fenómeno nuevo (Sassone, 1992; Astinza y Sánchez, 2005), ya que desde la década del setenta genera la constante necesidad de construir nuevos barrios para evitar la proliferación de asentamientos espontáneos.

No obstante, en los últimos años la crisis habitacional se agravó por la falta de tierras y viviendas y por el elevadísimo costo de las existentes. Los predios ocupados y los asentamientos ilegales se multiplican en barrios como Bon Lee, Loma Blanca, Pujol II y El Porvenir, y la propia Municipalidad eleva la denuncia judicial por usurpación de terrenos públicos, que es un delito hacia el Estado, para que la Fiscalía General cite a los ocupantes tomándoles declaración indagatoria en calidad de imputados, y al comprobar el delito proceda al inmediato desalojo.

La crisis habitacional es constante, pero en los últimos años se agravó por la carencia de tierras fiscales que permitan un crecimiento urbano planificado, motivo por el cual se declaró la emergencia habitacional mediante Ordenanza Municipal para contar con un instrumento legal en caso de necesidad de expropiación de tierras.

La ciudad tiene un ejido urbano de 40.000 has, pero su casco urbano apenas supera las 1600 has y del resto la mayoría se encuentra en manos de unos pocos

terratenientes y las pocas tierras municipales son inadecuadas para la construcción de nuevos barrios. Entre los grandes propietarios de las tierras se destaca la firma San Miguel S. A., que funciona desde 1906 y donó a lo largo del tiempo y hasta 2004 unas 2507 hectáreas a la Municipalidad.

Actualmente esta empresa vende lotes en barrios en formación, como Villarino y San Cayetano, quintas en El Mirador y chacras en Amelia B, todas zonas muy alejadas del centro de la ciudad. También ofrece predios a la Municipalidad pero a precios muy elevados, que encarecerían enormemente el costo de las viviendas para los vecinos.

No obstante, los grandes propietarios retienen en su poder terrenos mucho más próximos, manipulando el crecimiento de la ciudad. Ante esto la Municipalidad, apoyada por la Provincia, amenaza con la expropiación de tierras por la vía judicial, mientras promete agilizar los planes de viviendas ya iniciados, todos en barrios humildes, como Gobernador Roque González, San Miguel y Loma Blanca (Colonos Galeses), que alcanzan apenas a 88 nuevas unidades del Instituto Provincial de la Vivienda. Por Ordenanza Municipal, para acceder a estas viviendas hay que registrarse, priorizándose la antigüedad de residencia en la ciudad.

Como consecuencia de la falta de tierras, el mercado inmobiliario está tan sobrevaluado que con el precio de un terreno en Puerto Madryn se pueden comprar varias viviendas en otras ciudades. La creciente demanda supera ampliamente la modesta oferta y los precios suben de manera increíble, a tal punto que existen muchos terrenos baldíos porque sus precios son inaccesibles y crecen a un ritmo superior a cualquier inversión de riesgo, e inclusive muchas obras han sido abandonadas porque el precio del terreno ya supera ampliamente el valor de la vivienda que había comenzado a construirse.

De hecho, en Madryn hay casas grandes y lujosas que valieron menos que los terrenos en los que fueron construidas, y muchas construcciones inconclusas próximas al centro cuestan tanto o más que si estuvieran terminadas. En síntesis, como consecuencia de la falta de una legislación adecuada, con plazos para el comienzo y la finalización de las obras, con multas y expropiaciones, la tierra se ha transformado en un gran negocio especulativo.

Mientras tanto, en los terrenos baldíos crecen los basurales, porque rara vez son ocupados, a sabiendas de que la justicia es muy eficiente cuando se trata de desalojar usurpantes en tiempo récord. De más está decir que el precio de los alquileres es inaccesible para la mayoría de los asalariados, y para colmo a quien le sobra una vivienda le resulta más rentable y seguro alquilar por períodos breves a los turistas, antes que hacerlo mediante contratos bianuales a los vecinos.

Otro problema serio es la falta de agua potable, que se agrava en verano en días

de mucho calor por el mayor riego, la utilización de piscinas y el abastecimiento a los cruceros. La empresa Servicoop, encargada del servicio, realiza cortes programados cuando bajan las reservas, afectando de manera alternada a los distintos barrios, los parques industriales y las quintas de El Mirador.

De las aguas servidas se ocupa la Cooperativa de Servicios, la cual según una denuncia arrojaría varios millones de litros diarios de desechos industriales al golfo Nuevo. Según un informe solicitado a Gendarmería Nacional por la justicia provincial y firmado por Luis Walcalde, desaguan en las playas efluentes cloacales y pluviales, así como sustancias sólidas orgánicas e inorgánicas del Parque Industrial Pesquero, sin tratamiento de depuración alguno.

Las muestras fueron calificadas en las categorías de sustancias tóxicas, sustancias ecotóxicas y sustancias infecciosas y el caso pasó a la justicia federal. A la vez, los desagües pluviales desagotan en las playas del golfo mediante tres grandes cañerías: una en la zona de Prefectura Nacional, otra a la altura del Muelle Luis Piedrabuena y la del sur frente a la calle Martín Fierro. Siempre que se realizaron estudios de estos líquidos se detectaron altas concentraciones de coliformes totales y fecales, así como de nitratos y fosfatos.

En el período 1993-1995, en el marco del Plan de Manejo Integrado de la Zona Costera, en el desagüe de Martín Fierro se detectaron concentraciones de entre 4,26 y 7,81 mg/l de nitratos y entre 0,10 y 0,23 mg/l de fosfatos. En julio de 2001, en el mismo lugar se establecieron concentraciones de entre 3,82 y 16 mg/l de nitratos y entre 0,03 y 0,15 mg/l de fosfato. Estas concentraciones son casi mil veces superiores a las que se hallan en el mar abierto.

El desagüe de efluentes cloacales y pluviales, amén de sustancias sólidas orgánicas, sumado a las características morfológicas de un golfo pequeño y cerrado (Del Risco, 1999), favorece la presencia de un número elevado de bacterias en las aguas costeras, a la vez que un sobreaporte de nutrientes al ecosistema marino.

El resultado es el fenómeno conocido como eutrofización, observable en las costas por la gran concentración de algas de las especies ulva sp y undaria pinnatifida en estado de putrefacción, que producen olor nauseabundo y atraen la presencia de moscas. Las algas se han transformado en una plaga, y en Puerto Pirámides y sus inmediaciones se realizan operativos con buzos para extraer las de la especie undaria, que se asienta en las rocas provocando la muerte de los mejillones.

Esto posiblemente esté asociado a la aparición cada vez más frecuente del fenómeno de la *marea roja*, caracterizado por los altos valores de toxicidad por veneno paralizante que presentan los moluscos, ya que entre fines de la primavera y comienzos del verano se produce una elevada concentración de

microalgas productoras de biotoxinas fuertes.

Los moluscos las consumen sin producirles consecuencias, pero sí afectan a los organismos de sangre caliente cuando consumen a estos moluscos, por lo que se debe decretar la prohibición de recolección y comercialización de gasterópodos y sobre todo bivalvos como almejas, mejillones, berberechos, cholgas y vieyras, que constituyen una importante fuente de ingresos para los pescadores de la región.

En relación con esta problemática, existe un proyecto de Ley de Política Hídrica Provincial, que contempla la elaboración de un plan que incluiría la realización de un Informe Hídrico Anual y el diseño de un Sistema de Control, Prevención y Mitigación de la Contaminación Hídrica, tema que afecta también al río Chubut.

Asimismo, otro proyecto prevé la conexión de los tres grandes desagües pluviales en uno sólo que se internaría 300 metros mar adentro desde la línea de bajamar, aunque no creemos que esto constituya una auténtica solución. En relación con los líquidos cloacales, empezaron a realizarse las obras para su traslado a una Planta de Tratamiento y para la derivación de las aguas tratadas en dirección a la Zanja de Guardia. También hay un proyecto de Planta Piloto de Elevación, Distribución y Potabilización de Aguas de Rehuso que utilizaría energía eólica y permitiría forestar un paseo con 25.000 árboles, transformándolo en un atractivo turístico científico - tecnológico.

Por otra parte, en Puerto Madryn se generan entre 70 y 100 toneladas diarias de residuos sólidos domiciliarios, muchos de los cuales terminan siendo acumulados en decenas de pequeños basurales a cielo abierto diseminados en barrios como Ruca Hué, Las Bardas, San Miguel, etc. Las actuales instalaciones de la empresa Ashira, encargada de la recolección y su acumulación en edificios contenedores en el barrio Bahía Nueva, resultan insuficientes, siendo necesaria su reubicación.

Además, el servicio es tan ineficiente que algunos barrios pretenden implementar su propio sistema, como la Asociación Vecinal del barrio Julio A. Roca, que utiliza un contenedor que una vez lleno es trasladado a un basural. Por otra parte, las industrias también generan basurales clandestinos, como ocurre con los depósitos de conchas de bivalvos.

Más allá del evidente problema de contaminación, los vertederos de residuos constituyen una fuente de alimento para las gaviotas, cuya población ha crecido de manera notoria, perjudicando no sólo al resto de los plumíferos de la zona, sino a las propias ballenas. La gaviota cocinera es una especie que se adapta muy bien a las perturbaciones antrópicas, pero su sobrepoblación perjudica a otras aves que habitan en un ámbito restringido, como las águilas escudadas, los aguiluchos y los halcones. No ocurre lo mismo con los petreles, los gaviotines, los patos y los flamencos, que se ven favorecidos por el descarte pesquero en las

zonas portuarias (Yorio et al, 1996).

Con respecto a las ballenas, la gaviota cocinera ha desarrollado el hábito de picotearlas para consumir su grasa. Esto les provoca heridas que pueden derivar en infecciones y también un consumo adicional de energía. El fenómeno no es nuevo, pero se ha ido incrementado y actualmente se considera más nocivo que el impacto del avistaje humano (Martínez, 1996), amenazando la sustentabilidad de uno de los principales recursos turísticos de la región.

A la problemática ambiental mencionada se pueden agregar otras cuestiones: incendios en los basurales, sobre todo en verano; gran cantidad de bolsas de residuos esparcidas por toda la ciudad, las playas y los campos; estallido de pavimentos mal realizados, lo que ha llevado a su reemplazo por sistemas de adoquines de hormigón; falta de riego en las plazas, que presentan estado de abandono y suelen ser invadidas por hormigas; fuerte aumento del tránsito en el barrio céntrico (Parry Madryn), implementándose un sistema de estacionamiento medido, etc.

En otro orden de cosas, el Código de Planificación y Edificación vigente, aprobado en 1979, cuando la población no alcanzaba los 20.000 habitantes, no se adapta a las necesidades actuales pese a las múltiples modificaciones, y ante esta realidad se aprueban generosamente las excepciones. Mientras tanto, el nuevo Código de Planificación presentado en 1999 tras dos años de trabajo, parece haber sido desechado de manera definitiva, y con él todo intento de regular el crecimiento de Madryn.

Un reciente Concurso Nacional de Ideas referido al Frente Costero de la ciudad, muestra un especial interés de la Municipalidad por seguir avanzando sobre la zona costera. Por el contrario, consideramos que no hay que apresurarse en este tipo de emprendimientos, porque la mayor riqueza de la zona descansa en sus bellezas naturales, incluidos sus paisajes costeros y su extraordinaria fauna, y por más bienintencionada que pueda ser su construcción, cada metro de costanera será un metro menos para contemplar lo que no puede ser reconstruido, que es el ecosistema costero.

Por el contrario, pensamos que hay que planificar el crecimiento hacia el interior y no hacia la costa, aumentando la compacidad general de la ciudad y avanzando, en la medida de lo posible, sobre las bardas y sobre la meseta, poniendo en valor terrenos altos desde los que se pueda gozar de excelentes panorámicas del golfo Nuevo, preservando el vulnerable y reducido ecosistema costero.

A modo de conclusión, hemos intentado mostrar que mientras la localidad crece en términos demográficos y económicos, su problemática socio ambiental se complejiza en igual medida, como consecuencia del turismo (Molina, 1994; Bosch, 1998) y la inmigración de diversos orígenes. Mediante distintas

ordenanzas municipales se intentan controlar algunos de los problemas planteados, como el derroche de agua potable (Ordenanza 4372/02), la suciedad de los perros (Ordenanza 4981/03), etc.

Es evidente la necesidad de intervención con un sentido estratégico e integral, para encauzar los problemas cuando todavía tienen una dimensión manejable. Al igual que para muchas otras cuestiones en nuestro medio, la planificación económica y social del espacio turístico, es un tema del que mucho se ha escrito (Boullón, 1991; Vasconi, 1995; Bote, 1997; Mc Intosh et al., 1999) y mucho se discute, pero poco se concreta.

La falta de políticas nacionales y provinciales claras, explícitas, pensadas para beneficio de la comunidad toda, no sólo en materia de turismo (Amadasi, 1999), sino también en materia geodemográfica (Sassone, 1998) y ambiental (Gudynas, 1997), desalienta la inversión privada (Schlüter y Winter, 1998), entorpece las posibilidades de desarrollo y favorece el desvío de los recursos económicos y las capacidades humanas hacia cuestiones coyunturales, en muchos casos triviales, respondiendo a fines propagandísticos o a intereses mezquinos. El Concurso de Ideas para el Frente Costero parece ser todo un ejemplo.

Agradecimientos

Los autores desean agradecer al estudiante Christian Aquino (UBA) por sus búsquedas bibliográficas.

Referencias

Amadasi, E. (Comp.) 1999. *Política turística argentina*. Buenos Aires, LADEVI.

Ascanio, A. 1994. Impacto del turista no residente en la economía local. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 3 (2). Buenos Aires, CIET.

Astinza, M. A. C.; Sánchez, D. C. 2005. Las tasas migratorias de las provincias argentinas 1991-2001. *Signos Universitarios*, 19 (40). Buenos Aires, USAL. En Prensa.

Balestreri Rodríguez, A. 1999. Turismo rural y desarrollo local. *Taller El turismo en el desarrollo*. La Habana.

Bosch Camprubi, R. 1998. *Turismo y medio ambiente*. Madrid, Centro de Estudios R. Arces.

Bote Gómez, V. 1997. *Planificación económica del turismo*. México, Trillas.

Boullón, R. 1991. *Planificación del espacio turístico,* México, Trillas.

Boullón, R. 1993. *Ecoturismo*. Buenos Aires, Ediciones Turísticas, Temas de Turismo.

Bove, G. 2003. Propuesta de evaluación de estancias turísticas. *Congreso Nacional de Geografía*, pp. 93-99. Bahía Blanca, GÆA.

Del Risco, Y. 1999. Fundamentos teórico-metodológicos para la planificación ambiental del turismo en paisajes sensibles. *Taller El turismo en el desarrollo*. La Habana.

Gorla, C. M. 2002. El poblamiento de la Costa Patagónica a fines del siglo XVIII. *Documentos del Digeo*, 16 (87). Buenos Aires, CONICET – IMHICIHU.

Gudynas, E. 1997. *Ecología, mercado y desarrollo. Políticas ambientales, libre mercado y alternativas*. Santiago de Chile, Instituto de Ecología Política.

Martínez Rivarola, M. 1996. *Impacto del avistaje de ballenas en Península Valdés.* Puerto Madryn, Fundación Patagonia Natural, Informe Técnico, 28.

McIntosh, R. et al. 1999. *Turismo. Planeación, administración y perspectivas*. México, Limusa-Wiley.

Molina, S. 1994. *Turismo y ecología*. México, Trillas.

Sassone, S. M. 1992. La Patagonia. Balance geográfico de los movimientos migratorios. *Anales de GÆA*, 19: 233-264. Buenos Aires.

Sassone, S. M. 1998. Población, Territorio y Política. *Jornadas de Investigación y Tecnología en el contexto del desarrollo patagónico*, I: 68-73. Comodoro Rivadavia.

Schlüter, R. (Coord.) 1996. *Gastronomía y turismo*. Buenos Aires, CIET.

Schlüter, R.; Prieto, L.; Berthelot, M.; Prieto, M. 1997. *Áreas protegidas y turismo en la Argentina*. Buenos Aires, CIET.

Schlüter, R.; Winter, G. 1998. *Turismo: una perspectiva empresarial*. Buenos Aires, CIET.

Stanganelli, Z. B.; Vergani, D. F. 2003. *Diagnóstico Piloto de los Pequeños Productores de la Provincia del Chubut. Informe Final*. Rawson, PROINDER – SAGPyA.

Vasconi, M. 1995. *Geografía del turismo y planificación espacial en Argentina*. Buenos Aires, Centro de Investigaciones y Capacitación Empresaria, Cuaderno Nº 2.

Vera Rebollo, F. J.; Dávila Linares, M. 1995. Turismo y patrimonio histórico-cultural. *Estudios Turísticos*, 126: 161-178. Madrid.

Vidal-Koppmann, S. 2001. El desafío turístico de Rawson y Viedma. *Congreso Nacional de Geografía*, pp. 411-421. Trelew, GÆA.

Yorio, P.; Gandini, P.; Frere, E. 1996. *Disturbios humanos sobre las aves marinas.* Puerto Madryn, Fundación Patagonia Natural, Informe Técnico, 23.

LA PROBLEMÁTICA DEL AGUA EN LA CIUDAD: ALGUNAS CONSIDERACIONES

SÁNCHEZ Darío C. - CARBAJAL Delia B - JIMENEZ Laura R. –ACOSTA Mercedes Z.

Resumen

Puerto Madryn es una de las ciudades argentinas en las que más se evidencia la problemática actual del agua. La escasez lleva hoy a la necesidad de realizar cortes programados en el suministro de agua potable, y el fuerte ritmo de crecimiento físico y demográfico de la ciudad augura problemas de insuficiencia cada vez mayores.
A esto deben sumarse los contaminantes presentes en el agua cruda que llega a la planta potabilizadora, el tratamiento insuficiente de los efluentes cloacales e industriales, el vertido en el mar de aguas no tratadas, la falta de una infraestructura adecuada y la creciente demanda, todo lo cual pone en riesgo el Ambiente, la salud de la población y el futuro de un centro turístico cuyo principal recurso vive en el agua.

Palabras claves: Puerto Madryn, agua potable, contaminación del agua, impacto ambiental, turismo sustentable

WATER PROBLEM IN PUERTO MADRYN: SOME CONSIDERATIONS

Abstract

Puerto Madryn is one of the cities of Argentina where the water problem reach the maximum complexity. The shortage of this vital element takes to the necessity of programmed-cuts, and the strong demographic growth augur more difficulties to the future. The contaminants presents in the crude water that arrives to the treatment plant, the insufficient treatment of the sewage and industrial effluents, the spill in the sea of no treated water, the lack of an adequate infrastructure and the increasing demand, put in risk the Environment, the health of the population and the future of a tourist centre whose major resource live in the water.

Key words: Puerto Madryn, drinkable water, water contamination, environmental impact, sustainable tourism.

Introducción

El 70% de la superficie de nuestro planeta está cubierta por agua, pero a pesar de su aparente abundancia es un recurso escaso, porque el 97,2 % está en los mares, el 2,16 % en hielos y glaciares, el 0,62 % en aguas subterráneas, el 0,0117% en lagos y ríos, el 0,001 % en la atmósfera y el 0,0001 % en los seres vivos. Solo el 0,52 % del total de esta agua es potable o potabilizable y en realidad el planeta es árido, pero no lo percibimos plenamente porque la mayor parte de la población mundial se concentra en las zonas húmedas.

En la Patagonia Argentina, en la provincia del Chubut, en una de las tantas zonas áridas del planeta, con un clima seco y un régimen pluvial escaso, a orillas del golfo Nuevo se localiza la ciudad de Puerto Madryn. Allí es de esperar que en todo el año caigan unos 200 mm de lluvias, y un poco más cuando se desencadena el fenómeno de El Niño.

La ciudad ha tenido un importante crecimiento demográfico a partir de los años setenta del siglo pasado, primero como consecuencia de la construcción de la planta industrial de Aluar, pero más recientemente a este fuerte impulso inicial se sumó una importante industria pesquera y la creciente actividad turística, cimentada sobre todo en el extraordinario recurso que significa la ballena franca austral, que anualmente recala en sus costas para el período de reproducción, ofreciendo un espectáculo único que atrae visitantes de todas partes del mundo.

En 1970 había 6115 pobladores y hoy hay once veces más, ya que actualmente la población estable se estima en unos 67000 habitantes, incrementándose a razón de casi 2000 nuevos pobladores por año. Esto significa que todas las proyecciones en materia de infraestructura que pudieron realizarse cuando se planificó la planta de Aluar ya han sido totalmente superadas, y un claro ejemplo al respecto es la constante falta de agua.

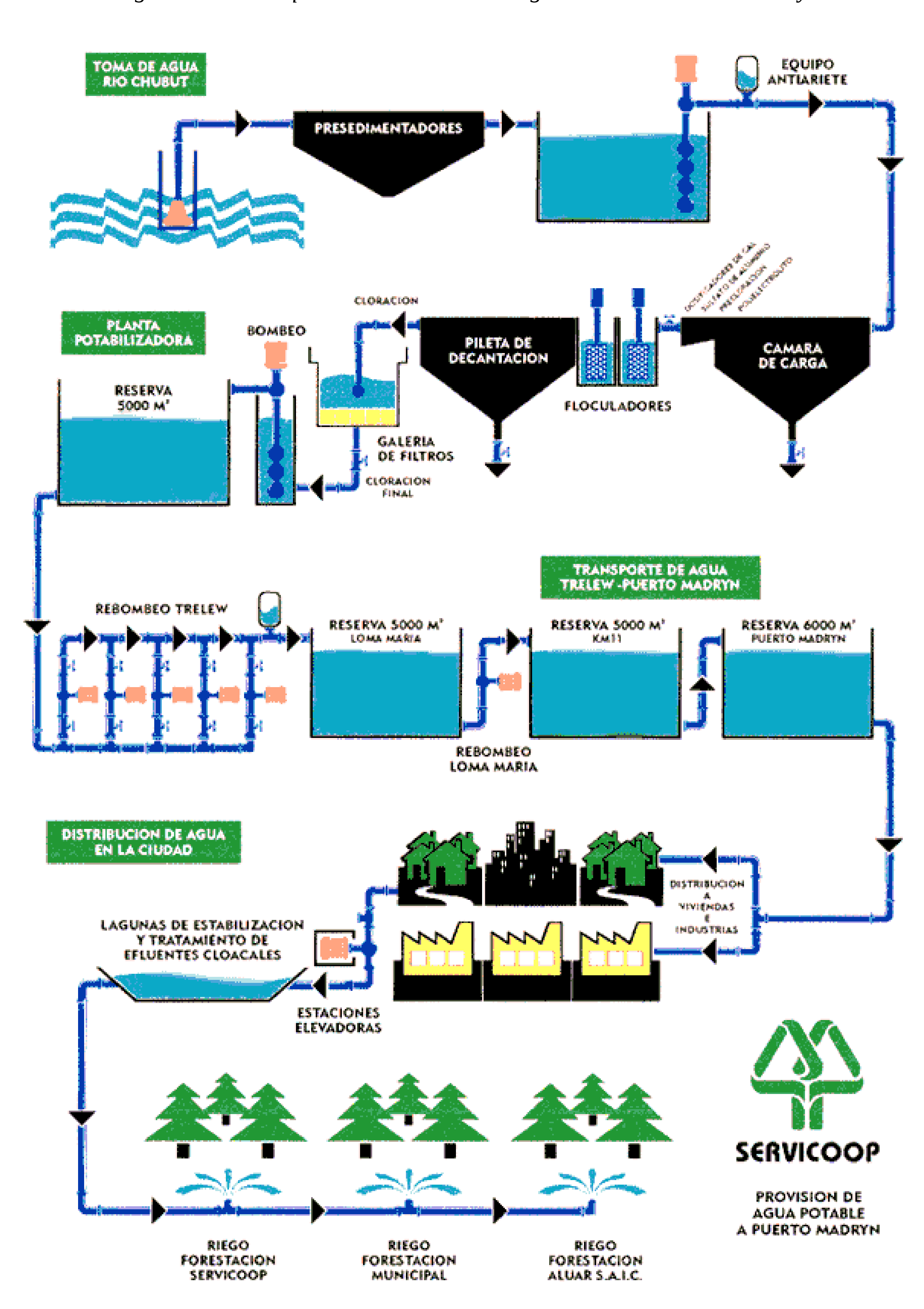
Problemas de abastecimiento de agua

El agua que abastece a la ciudad de Puerto Madryn proviene del río Chubut, y es transportada a través de un acueducto que la conduce desde la planta potabilizadora, próxima a la toma de agua, en Trelew, mediante un sistema de rebombeo.

Este sistema cuenta en su trayecto con dos cámaras de reserva de 5000 m^3 cada una, ubicadas una en Loma Maria y la otra en Kilómetro 11. La cámara de reserva de Puerto Madryn cuenta con una capacidad de 6000 m^3 y desde ella se deriva el agua a las estaciones elevadoras, desde las cuales se distribuye a toda la ciudad (Fig.1).

La escasez de agua trata de paliarse con cortes programados de varias horas, en distintos sectores de la ciudad, según un cronograma establecido que se da a conocer a la población a través de los distintos medios de comunicación.

Fig.1. Plano - Esquema de Provisión de Agua Potable a Puerto Madryn



Fuente: Servicoop, 2006.

Esta situación se agrava en verano por una mayor demanda originada en el calor y la cantidad de turistas que visitan la ciudad. El horario para riego, lavado de veredas y de automóviles, también se halla establecido, prohibiéndose el uso de mangueras para evitar el derroche y debiendo utilizarse en cambio sólo balde y cepillo.

Por otra parte, la empresa distribuidora del agua potable (Servicoop) se ocupa también del aprovisionamiento de los buques, suministrando a la Administración Portuaria un caudal aproximado de 4000 a 5000 m³ por mes. No obstante, si a los muelles de Puerto Madryn continúan llegando grandes cruceros, con capacidad de 2000 pasajeros más la tripulación, se incrementará la demanda de agua, agravándose aun más el problema.

Existe abundante normativa sobre el agua, fundada en una serie de leyes y decretos complementarios que buscan proteger el recurso hídrico en cuanto a su uso y cuidado, pero a pesar que Chubut es una de las provincias que tiene mayor legislación al respecto, el problema de la escasez y la contaminación esta lejos de resolverse[1]. Existe un proyecto de construcción de un acueducto de agua sin potabilizar entre Trelew y Puerto Madryn.

Las Secretarias de Obras Publicas de estos municipios prevén la ejecución de un nuevo puente sobre el río Chubut con una toma de agua cruda, el cual se ubicarían en las cercanías del Puente Hendre o a la altura de la calle Musters, en Trelew.

Desde allí se abastecería de agua a la planta de Servicoop, en Puerto Madryn, para su potabilización, y por efecto de la gravedad se abastecerían las cisternas de la Cooperativa Eléctrica de Trelew. Este proyecto sería desarrollado entre ambas cooperativas, y constituiría a mediano plazo una solución para las dos ciudades.

Problemas de contaminación del agua dulce

No obstante lo expuesto, la escasez no es el único problema del agua: la contaminación es otro de los graves problemas que preocupan a los ambientalistas, los ciudadanos y los políticos. En primer lugar, el río Chubut sufre en su recorrido diversas agresiones como consecuencia de la actividad agrícola y las explotaciones mineras y petrolíferas que se realizan en su cuenca. La actividad agrícola entraña el peligro del uso excesivo de plaguicidas y herbicidas, que por escurrimiento del agua de lluvia, llegan al río o se infiltran en los acuíferos.

La explotación petrolera nunca fue debidamente controlada respecto al

[1] Constitución de la Provincia de Chubut.1994. Ley Provincial 1119/73. Ley Provincial 4032/94. Ley Provincial 3847/93. Ley Provincial 1503/76. Ley Provincial 4112/94.

cumplimiento de los requisitos ambientales de preservación del agua, posiblemente porque hasta el 31 de diciembre de 1999 la única empresa que explotaba el petróleo era YPF. Actualmente la actividad se reparte entre distintas operadoras petroleras como Pan American Energy, Vintage, Chevron San Jorge y Repsol.

Los salarios que pagan estas empresas, los servicios que contratan, ellas o sus proveedoras, y las regalías que la Nación les liquida a las provincias por la producción de hidrocarburos, hacen que esta actividad sea un pilar de las economías provinciales patagónicas. Sin embargo, entrañan un serio riesgo contaminante, que repercute en la salud de la población.

Hay casos documentados de presencia de plomo y fenoles en la sangre de pobladores, así como de muertes inexplicables que han provocado acciones judiciales[2]. Se desconocen algunos productos químicos que se utilizan, por ejemplo, para darle mayor solubilidad al petróleo, o los componentes artificiales que se inyectan en los pozos, junto con enormes cantidades de agua, para elevar el hidrocarburo desde las cuencas más profundas.

Este uso indiscriminado del agua para las operaciones extractivas produce un fuerte impacto negativo en el medio ambiente cuando el líquido vital es devuelto a la superficie. En algunos casos, las mismas empresas implementan una “remediación ambiental”, casi como una actividad complementaria a la extractiva, pero la contaminación del agua por la extracción petrolífera es un hecho de consecuencias aun no suficientemente evaluadas.

Por su parte, la actividad minera aporta su contaminación principalmente por la aplicación de cianuro, un toxico letal difícilmente degradable. Cuando la presencia de cianuro en al agua de bebida supera los 0,10 mg por litro comienzan a aparecer los efectos indeseables.

A la vez, los residuos y efluentes industriales que se vierten al agua suelen contener metales tóxicos como cadmio, cromo, mercurio y plomo, todos los cuales han sido detectados en muestras de agua del río Chubut tomadas al azar.

Estas muestras de agua se realizan para detectar contaminación de distintos tipos. Para el control del estado del agua, se mide primero la contaminación orgánica a través de la *demanda biológica de oxígeno*, que es la cantidad de oxígeno que necesita esa agua para descomponer todos los materiales biodegradables presentes en ella. La muestra tomada se deja cinco días a 20ºC de temperatura, midiendo el oxígeno al comienzo y al final del proceso para determinar cuánto se consumió.

[2] El caso Castaño originó una demanda judicial en 1998. Posteriormente surgieron otros, como los casos Cárcamo y Sánchez, cuyos fallecimientos por problemas oncológicos fueron vinculados a la calidad del agua de bebida, aparentemente contaminada por la proximidad de los pozos petroleros.

Se obtiene así un valor que revela el grado de contaminación por material orgánico en el agua. Otro parámetro de medición es la cantidad de bacterias coliformes, que permite conocer si la contaminación se origina por vertidos cloacales. Si la cantidad de esas bacterias sobrepasa ciertos límites, se considera que el agua puede contener sustancias patógenas.

Para cuantificar la contaminación del agua por cualquier sustancia se mide la concentración del contaminante y se la compara con los valores - límite permisibles que establecen las legislaciones, según el uso al cual se destine.

Si bien todo curso de agua tiene capacidad de autodepuración por mecanismos de filtración, dilución y degradación de materia orgánica en presencia de oxígeno disuelto y agentes descomponedores, ningún curso de agua puede defenderse de la contaminación que producen las actividades agrícola, minera y petrolera en su conjunto.

Los procesos de potabilización son más costosos y menos seguros cuanto más contaminada está el agua cruda, y aunque el agua distribuida por red esté potabilizada puede contener sustancias minerales o metales por encima de los límites establecidos como seguros para el consumo humano.

Eliminación de efluentes e impacto ambiental en el golfo Nuevo

Los efluentes cloacales de la ciudad se eliminan por cañerías colectoras que, a través de bombas sumergidas, los impulsan hasta las lagunas de estabilización y tratamiento de efluentes. En estas lagunas el agua se oxigena a través de bombeadores para permitir la acción de los descomponedores: hongos y bacterias, que convierten las sustancias orgánicas complejas en otras más simples. Luego, en un tratamiento posterior, a estas aguas se les aplican procesos físicos y químicos que disminuyen la cantidad de contaminantes.

A posteriori se realiza la cloración, como un procedimiento de desinfección para permitir el reuso de esa agua para riego de la forestación municipal, de la propia empresa Servicoop y de Aluar SAIC. Parte del agua no utilizada para este destino, luego de su pasaje por las lagunas, prosigue su marcha hasta la Planta de Tratamiento Norte.

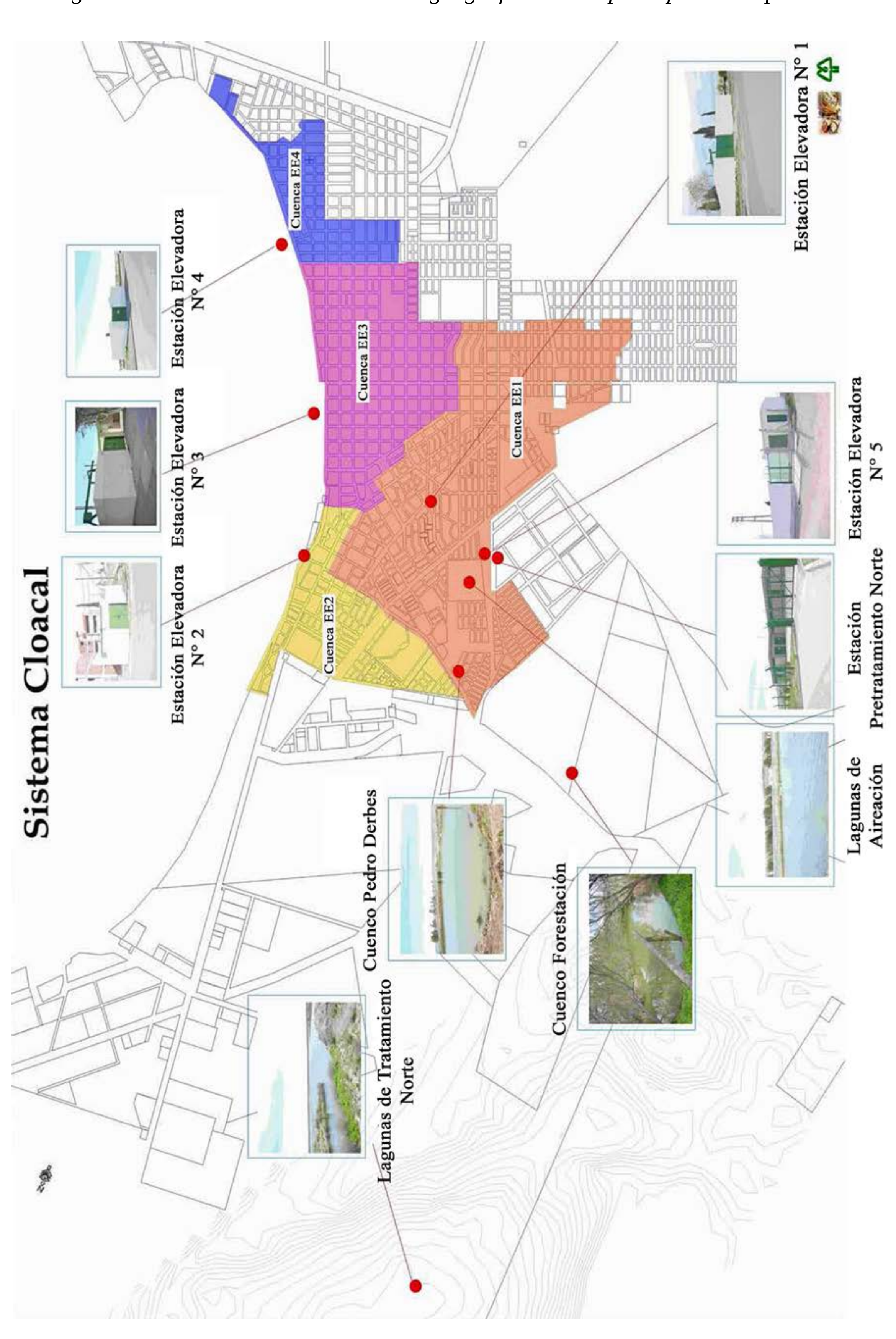
En dicha planta el tratamiento de las aguas negras produce un fango viscoso y tóxico que puede ser utilizado como fertilizante, si previamente se lo somete a elevadas temperaturas para eliminar las bacterias nocivas. (Fig.2 y Fig.3)

Según algunos ambientalistas consultados, el proceso utilizado para el tratamiento de aguas servidas es imperfecto e insuficiente para la cantidad de población que hoy tiene Puerto Madryn, motivo por el cual más de la mitad de los efluentes cloacales serían arrojados al mar sin tratamiento alguno.

Fig.2. Esquema del Sistema Cloacal de Puerto Madryn

Fuente: *Servicoop, 2006.*

Fig. 3. Sistema Cloacal. Distribución geográfica de sus principales componentes.



Fuente: Elaboración de los autores a partir de diversas fuentes

La situación es tan preocupante que existe un proyecto de *Ley de Emergencia Ambiental* vinculado a la descarga de líquidos cloacales e industriales, que derivó de estudios de las comisiones permanentes de la Legislatura del Chubut, con una invitación extensiva al Ministerio de la Producción, esperando el aval de la comuna rural de Puerto Pirámides y del propio municipio de Puerto Madryn.

La problemática presentada atañe fundamentalmente a la descarga de efluentes: "El sistema se encuentra en un punto crítico, mientras los desagües domiciliarios tienen un tratamiento inconcluso y su disposición final es incierta, los efluentes cloacales de los parques industriales descargan al Golfo Nuevo".

Según cifras del mismo documento, esto pone en riesgo la salud de la población estable, estimada en unos 70.000 habitantes y de unos 100.000 inmigrantes temporarios anuales vinculados al turismo y las actividades secundarias.

Los objetivos de esta ley de emergencia ambiental apuntarían a resolver las problemáticas vinculadas a los líquidos cloacales de la ciudad de Puerto Madryn, a los líquidos cloacales e industriales del Parque Industrial Liviano, a los líquidos cloacales e industriales del Parque Industrial Pesado y al tratamiento y reuso de los efluentes cloacales de Puerto Pirámides.[3]

Se estima que el 80% de los efluentes cloacales de Puerto Madryn, con un volumen calculado de 8000 m³ por día, son vertidos directamente al mar y que más de 3000 m³ por día de efluentes cloacales de la ciudad de Rawson son descargados al río Chubut a menos de 5 km de su desembocadura en el Océano Atlántico, por lo que indirectamente, también son vertidos al mar.

El hecho que el tratamiento y la disposición final de los efluentes de Puerto Madryn genere "un impacto ambiental negativo inconmensurable y de alta contaminación en el cuenco receptor cerrado (Golfo Nuevo) y en Península Valdés, Patrimonio Natural de la Humanidad" pone en riego el mayor recurso turístico de la zona, la ballena franca austral, y otros atractivos de relevancia como la fauna y el paisaje de sus playas.[4]

El problema de la descarga en el Golfo Nuevo es altamente preocupante. La contaminación que se está produciendo en las costas de Puerto Madryn ya es visible en las imágenes satelitales, las que permiten monitorear su paulatino incremento.

El mar recibe los más variados desechos: las aguas residuales domésticas e industriales, las filtraciones de los productos utilizados por la actividad agrícola, el vertido de los residuos del transporte marítimo, los descartes de la actividad

[3] Proyecto de Ley de Emergencia Ambiental presentado por el diputado provincial Oscar Griffiths (UCR)

[4] Apreciaciones de Oscar Griffiths.

pesquera, los derrames de petróleo, los naufragios, los productos desechados del lavado de las embarcaciones y lo que emana del centro de la tierra a través de sus grietas, sustancias estas últimas que por ser naturales no dejan de ser nocivas.

Todos estos contaminantes permanecen durante años en la costa, afectando la fauna y perjudicando el desarrollo de las actividades recreativas y turísticas. Por otra parte, el exceso de nutrientes que reciben las aguas produce el proceso de eutrofización, que conlleva a un desarrollo inusitado de organismos como las algas.

La superpoblación de algas contribuye a la disminución de la cantidad del oxigeno disuelto, impidiendo a su vez la fácil degradación de la materia orgánica. Esto produce olor desagradable en el agua y la aparición de flora y fauna muerta en la costa, deteriorando aun más el aspecto de las playas.

Repercusión en el desarrollo turístico

El problema de la contaminación del agua, tanto la destinada a consumo humano como la del mar, su alarmante escasez y el insuficiente tratamiento de los efluentes son temas de urgente atención, no sólo por los efectos devastadores que implican en los niveles ambiental, sanitario y económico, sino también porque se está poniendo en serio riesgo la sustentabilidad en el mediano y largo plazo del principal recurso turístico del área.

Nos estamos refiriendo a los cientos de ejemplares de ballena franca austral que cada año ingresan al golfo Nuevo, cuya presencia no ha significado erogación alguna pero cuya repentina ausencia podría significar una pérdida invalorable, y no nos estamos refiriendo solamente en términos económicos.

El turismo es portador de múltiples beneficios para las ciudades receptoras, tanto desde el punto de vista económico como cultural, social, tecnológico, etc., pero esta actividad requiere de determinadas condiciones que deben ser satisfechas.

Una de ellas es contar con los elementos estratégicos que permitan asegurar la sustentabilidad a través del tiempo, y en este sentido el agua dulce en cantidad suficiente es un tema vital. Los colonizadores españoles lo sabían muy bien, por eso siempre localizaban sus ciudades en las márgenes de un río o en la confluencia de dos de ellos, y sus puertos marítimos en alguna desembocadura.

Por otra parte, la presencia del turismo implica un consumo adicional de agua potable para uso personal, preparación de alimentos, lavado de vajilla, limpieza de habitaciones, etc. En el caso de Puerto Madryn hay que sumarle además el abastecimiento de embarcaciones y cruceros en los meses de verano, en coincidencia con el período en que las plazas hoteleras de la ciudad se ven totalmente colmadas.

Por supuesto que esta afluencia de visitantes también implica un aumento en el volumen de las aguas negras y en la cantidad de basura producida, lo cual contribuye a la vez a una mayor contaminación.

El Estado Nacional es el principal responsable del desproporcionado crecimiento de Puerto Madryn durante los últimos 35 años. Puerto Madryn nació como puerto. Allí llegaron los primeros colonos galeses y por allí salieron las primeras exportaciones de estos mismos colonos, pero el pequeño puerto dejó de ser sólo eso cuando después de un siglo de muy lento crecimiento se decidió instalar en él una enorme industria de aluminio porque su producción era considerada estratégica para el país.

En efecto, la planta de Aluar SAIC se instaló con un sentido supuestamente estratégico en un lugar donde no abundaba la energía necesaria, no había agua dulce, ni potenciales trabajadores, ni un mercado importante para la producción, ni siquiera bauxita, que no se produce en la Argentina y debe traerse de Australia o algún otro lejano país. Sólo había un buen puerto natural con un modesto muelle, protegido por un golfo muy cerrado donde cada año, en invierno, llegaban algunas simpáticas ballenas. La gran industria del aluminio generó una inercia de crecimiento que en poco más de tres décadas puso en riesgo la sustentabilidad de Puerto Madryn como destino turístico de jerarquía internacional.

Las obras para resolver la problemática del agua no pueden esperar ni un día más, y en esto la gran responsabilidad está en manos de los distintos niveles jurisdiccionales de la política, incluyendo a la Nación, pero no deslindemos nuestra propia responsabilidad como científicos y sobre todo como ciudadanos, porque "cuidar el ambiente y preservar los recursos naturales es responsabilidad de todos, es querer la vida y creer en el mañana"[5].

Referencias

Albiano, Nelson; Epelman, M. 2000. *Toxicología Laboral. Criterios para la vigilancia de los trabajadores expuestos a sustancias químicas peligrosas*. Buenos Aires, Polemos.

Franco, S. 1986. La salud y el trabajo. *Cuadernos Médico Sociales*, 35. Rosario.

OMS. 1993. *Nuestro planeta, nuestra salud.* Washington D. C., Organización Mundial de la Salud - Comisión de Salud y Medio Ambiente.

[5] Leandro Altolaguirre, ambientalista de la Asociación Alihuen (La Pampa). Dichos vertidos en la Reunión del Día Mundial del Medio Ambiente. 5 de junio de 2006.

ONU. 1992. *Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo*. Rio de Janeiro, Organización de las Naciones Unidas.

Owen, Joyce. 2005. *La Contaminación de las Aguas*. Rawson, Dirección de Protección Ambiental de la Provincia de Chubut - Subsecretaria de Desarrollo del Ministerio de Producción.

PNUMA - PNUD. 1996. *Población y Medio Ambiente*. *Informe del Instituto de Recursos Mundiales*. Madrid, Ecoespaña.

Stampone, Julio. 2005. *Aspectos legales referidos a la problemática hídrica en la provincia de Chubut y en los municipios del Valle Inferior del Río Chubut, Argentina*. Trelew, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco - Facultad de Ciencias Naturales.

Tolcachier, A. et al. 2001. *Temas de Medicina Ambiental*. Buenos Aires, Sociedad Argentina de Medicina Ambiental.

PROLIFERACION DE RESIDUOS DOMICILIARIOS Y DE LA INDUSTRIA PESQUERA EN LA CIUDAD DE PUERTO MADRYN. SU CONEXION CON LA SUPERPOBLACION DE GAVIOTAS

VERGANI Daniel F. - SEQUEIROS Cynthia – CORRADETTI Carlos A.

Resumen

La Ciudad de Puerto Madryn ha verificado, en las últimas cuatro décadas, un alto crecimiento poblacional y productivo, lo cual ha traído aparejado problemas ambientales, entre los que cabe acotar, el manejo de residuos, tanto industriales como domiciliarios, para el hábitat humano en particular. Además, desde una visión ecológica general, crece el interés científico por el estudio del comportamiento y la evolución de especies que, como las gaviotas, cambian hábitos alimenticios e interfieren en el desenvolvimiento de otro tipo de vida animal, como las ballenas, tal el caso tomado para ejemplificar una problemática que trasciende Relaciones Sociales y se manifiesta actuando sobre el Medio con una influencia global.

Palabras claves: Puerto Madryn, ambiente, residuos, industria, relaciones sociales, gaviotas, ballenas, reprocesamiento de efluentes.

PROLIFERATION OF HOUSE AND FISHING INDUSTRY WASTE IN PUERTO MADRYN CITY. ITS RELATIONSHIP WITH SEAGULL OVERPOPULATION

Abstract

In the last four decades, the city of Puerto Madryn has had a high production and population growth, which have rise various environmental problems, such as industrial and household waste disposal, which have had an impact on the local habitat. Besides, from a general environmental standpoint, there is a growing scientific interest in the behavior and evolution of species. This is the case with seagulls, which change eating habits and interfere in the development of other animal life, such as whales. This is the case that has been chosen to illustrate a problem that goes beyond social relationships an impact upon the environment with a global influence.

Key words: Puerto Madryn, environment, waste, industry, social relationships, seagulls, whales, wastewater treatment.

Introducción

De acuerdo a los conceptos brindados por Margalef (1980) la ciencia moderna deriva del análisis racional de fenómenos sencillos y aislados que, en su desarrollo, han ido erosionando todos los sistemas de creencias que podían haber proporcionado un marco razonable dentro del que colocar las relaciones sociales y quizá también las relaciones entre el hombre y la naturaleza.

Sin este marco, el lenguaje y la cultura aparecen, por ejemplo, como simples construcciones históricas impredecibles, independientes de su soporte biológico. Pero la cultura es el producto de un organismo, tiene una base biológica y no es gratuita, pues depende de energía endosomática, o sea interna del organismo, que desde el principio de la civilización y más recientemente desde la revolución industrial ha dado lugar a una forma de energía mucho mas importante en las sociedades humanas que es la energía exosomática o externa.

En nuestra época, la disponibilidad de energía exosomática, como la obtenida a partir del petróleo, de la fisión nuclear o la hidroeléctrica, va haciendo cada vez menos necesario un marco cultural detallado para regular el comportamiento en la sociedad como así también entre el hombre y la naturaleza. Puesto que prácticamente nadie tiene fe en las antiguas creencias, se experimenta un deterioro en el deseo y en la capacidad de trabajar por un objetivo común.

La enorme disponibilidad de energía ha disminuido obligaciones ineludibles y ha permitido un extraordinario desarrollo de opiniones y actividades fuera de las imposiciones estrictas que deberían garantizar la supervivencia. Todo esto se ha podido pagar gracias a la disponibilidad de enormes cantidades de energía externa. La misma energía ha consentido el transporte horizontal que es el responsable de la configuración Geográfica de nuestras sociedades (Margalef, 1980).

El transporte horizontal generado a través de la actividad humana junto a otro fenómeno que es el de concentración urbana produce uno de los mayores problemas ambientales actuales que es la producción de residuos. Como todo problema ambiental es también un problema social porque afecta la conducta humana y porque su solución requiere modificaciones ulteriores de dicho comportamiento (Bunge, 1993).

El presente capítulo tiene por objeto presentar la problemática existente en la ciudad de Puerto Madryn de los Residuos Domiciliarios Urbanos (RSU), la de los de la Industria Pesquera y la problemática de la relación Gaviota-Ballena, como un ejemplo de los problemas ambientales generados y de las dificultades que su tratamiento ocasiona. Como así también dejar planteado la eliminación de basurales a cielo abierto y la implementación del reciclado de residuos, como opciones válidas en la búsqueda de solución al problema, el cual nunca será alcanzado sino se enfoca como un objetivo común que involucre a toda la

población.

Se ha divido el trabajo en:

1) El análisis de los cambios demográficos producidos en la ciudad de Puerto Madryn que ha generado el aumento en la producción de RSU.
2) La problemática de los RSU, alternativas para el tratamiento de los mismos y políticas al respecto.
3) Las plantas de la industria pesquera, producción de residuos y alternativas de tratamiento.
4) Interacción Gaviota Ballena y la puesta en peligro de un recurso turístico por un problema ambiental.

Crecimiento Demográfico de la Ciudad de Puerto Madryn

Cuando fue realizado el Primer Censo Nacional de Población en 1869 sólo 1.737.076 personas vivían en la Argentina, de ellas 600.680 (34,6%) fueron calificadas como población urbana. Desde esa época hubo un crecimiento desigual en las distintas áreas del país, Puerto Madryn tuvo en la década de 1970 un crecimiento poblacional importante pasando de 6.115 habitantes en 1970 a 20.709 en 1980.

Este incremento estuvo relacionado con la instalación en 1970 de la planta procesadora de aluminio ALUAR. En el último periodo intercensal (1991-2001) Puerto Madryn fue el Municipio que mostró el mayor crecimiento en la Provincia del Chubut, con un aumento relativo del 28,2%, pasando de 45.083 a 57.791 habitantes.

La Problemática de los Residuos Domiciliarios

La producción de residuos urbanos, propios de la actividad humana, ha tomado en los últimos quince a veinte años un volumen con características altamente preocupantes, resultado lógico de la evolución de una Sociedad de Consumo donde la piedra fundamental se basa justamente en consumir, descartar y volver a consumir y como consecuencia inmediata generar residuos. Es de recordar que TODA actividad humana genera algún tipo de deshecho, es decir productos que por sus características no son aprovechables en la etapa que lo generó.

La cantidad de residuos que genera cualquier ciudad está, en promedio, entre 1 y 2 kg/día/persona, dependiendo del nivel socio económico de la comunidad que se está analizando. Es decir que para Puerto Madryn, de acuerdo a estos valores, la producción de RSU estaría entre los 57 y 115 toneladas diarias. El promedio de estas cifras resulta muy aproximado a la cifra brindada por la empresa recolectora local ASHIRA, la cual fue de acuerdo al número de camiones

involucrados de 70 Toneladas diarias. Se calcula que cada familia Argentina descarta cerca de 40 kilos de plástico anuales.

De cualquier manera que se encare, el problema está necesariamente vinculado con la educación de las comunidades. El día que éstas lleguen a internalizar como positiva la separación de residuos, se logrará cumplir con una primera selección que favorecerá el tratamiento posterior. A su vez el Estado debe garantizar una correcta gestión de los residuos cumpliendo la función de policía, castigando fuertemente los incumplimientos a sus políticas de saneamiento.

En Gestión de Residuos existe la llamada Regla de las tres R: **Reducir, Re-usar, Reciclar.** Cualquier política que pretenda encarar un mejoramiento en el tratamiento de los residuos urbanos de una comunidad debe, necesariamente, enfocar el problema tomando como premisa la posibilidad de:

- **Reducir la cantidad de residuos**: ello permitirá reducir los recursos económicos para su adecuado tratamiento posterior.
- **Re-usar**: cualquier uso que se le pueda dar al residuo generado, con poca o ninguna transformación, permitirá un mejor aprovechamiento de los recursos.
- **Reciclar:** el reciclado exige una transformación del residuo generado, generalmente física, que le permita ser utilizado en productos diferentes (por ejemplo plásticos utilizados como agregados en construcción, pelletizado para nuevos productos, etc.). Dentro de esta opción hay gran cantidad de ejemplos comercialmente posibles: cenizas utilizadas como agregado al cemento que le confiere propiedades diferentes, material orgánico usado para alimento balanceado o abonos, etc.

Tratamiento de los residuos sólidos.

El problema de los residuos (domiciliarios, patógenos, industriales y peligrosos) es uno de los más graves que deben enfrentar las sociedades modernas. Como bien lo dice un slogan publicitario "la ciudad más limpia es la que menos se ensucia". En el tratamiento de los residuos sólidos urbanos el primer paso recomendable es la separación de los residuos en su origen: orgánicos, vidrio, plásticos, metales.

Sin embargo es obvio que esto, por si solo, no sirve de mucho. Si lograda la clasificación luego tomamos todas las bolsas y las compactamos en un camión, la comunidad rápidamente se dará cuenta de lo inútil de su esfuerzo y dejará de hacerlo. Es decir, separar residuos sirve si esos residuos se procesan en una planta de tratamiento y se los junta con otros similares para su posterior uso.

En el país hay varios ejemplos de municipios que llevan años en ese cometido con buenos resultados: Marcos Juárez en Córdoba, Trenque Lauquen, Laprida y

Tapalqué en la provincia de Buenos Aires, para mencionar los casos más conocidos. Es altamente recomendable utilizar la experiencia recogida antes de la implementación de cualquier plan de saneamiento de los residuos urbanos. Seguramente muchas realidades serán diferentes, pero muchas realidades serán similares.

La implementación de una Planta de Tratamiento de residuos urbanos conlleva; mas allá de su costo inicial, su presupuesto para funcionamiento y su personal involucrado; una fuerte decisión política para que cumpla los fines para lo cuales se creó. No es de esperar, al menos en un futuro cercano, la sustentabilidad económica de la Planta. Sin embargo el rol que cumple en la sociedad y en el Medio Ambiente se puede tomar como inversión tal cual tomamos al Sistema Educativo.

Una planta que pueda considerarse un modelo de gestión de residuos, deberá contar con galpones de selección, prensas hidráulicas (utilizadas para la compactación y posterior enfardado de cartones, papeles, botellas plásticas, latas de gaseosas, etc.), trituradoras de vidrio, desmenuzadoras de plásticos, moledoras de material orgánico para su uso en camas de compostaje y un horno pirolítico. Allí se incineran los residuos patógenos (pañales, gasas, jeringas, etc.), ya que determinados residuos no admiten más tratamiento que su eliminación lisa y llana y por ello deben ir al horno.

La Bolsa de Subproductos es otra herramienta que está muy difundida en los ayuntamientos españoles gestionados a través del propio ayuntamiento o de las cámaras de comercio e industria. Es un servicio que tiene como objetivo potenciar el aprovechamiento máximo de los residuos de los talleres e industrias, promover el reciclaje y proporcionar a las empresas una herramienta para reducir gastos y mejorar la competitividad, lo que abarata la adquisición de materias primas y reduce el costo de gestión de los residuos.

La estructura del sistema de una Bolsa de Subproductos está formada por una base de datos de empresas inscriptas que ofrecen o demandan residuos para introducirlos en procesos productivos como materias primas. Está orientado a poner en contacto empresas que generan residuos con industrias que pueden utilizarlos como materias primas en nuevos procesos productivos. Es un sistema abierto a cualquier empresa que genere residuos en algún punto y a toda empresa que quiera utilizarlos en procesos productivos.

Las Bolsas de Subproductos se presentan como un vehículo muy eficaz para un mejor aprovechamiento de los recursos y, por tanto, de reducción de los residuos que actualmente se generan y que en muchos casos pueden ser utilizados para otros procesos de producción. Se enmarca esta actividad dentro de la filosofía medioambiental comunitaria que aconseja fomentar el reciclaje y la reutilización de residuos.

Un subproducto es el residuo que queda luego de cualquier proceso productivo y que pueda ser utilizado sin demasiado tratamiento, ya sea como sustituto de un producto comercial o como una materia prima en un proceso diferente al que lo generó. La utilización de subproductos como materia prima implica minimizar el impacto sobre el medio ambiente; reducir los costos del tratamiento de residuos y transformar estos costos en ingresos. El funcionamiento de las Bolsas de Subproductos nos permiten cumplir con las tres R: Reducir y Re-usar y Reciclar.

Ejemplos de posibles ofertas de subproductos y su uso posterior:

- Embalajes de madera y materia orgánica para pellets de combustión.
- Desechos orgánicos para alimentos balanceados.
- Desechos orgánicos para compost.
- Descartes textiles: diversos usos posteriores.
- Valvas de moluscos: para producir carbonato de calcio.
- Residuos plásticos de embalajes o carcazas de computadoras e impresoras que, molidos, son utilizables como materia prima para la elaboración de pellets plásticos para prensas que fabrican elementos de este material como cercas, tablas, bancos, etc.
- Papel y cartón: para reciclado y uso posterior.
- Polietileno de alta densidad: válido para la extrusión de artículos.
- Pallets o plataformas de carga de madera en buen estado o rotos.
- Aceite mineral usado: se puede utilizar en la elaboración de aceite reciclado (para menores exigencias mecánicas)
- Aceite vegetal proveniente de procesos gastronómicos: biodiesel
- Chatarra de aluminio, bronce, etc: para su posterior fundido.
- Acumuladores eléctricos: obtención de plomo y otros compuestos. Reelaboración de baterías.
- Cables y conductores de cobre o aluminio: obtención de metales.
- Bidones plásticos: para su reutilización posterior.
- Cartuchos de tonner y tinta de impresoras: para su recarga.
- Material electrónico (computadoras, impresoras, teléfonos): para recuperación de oro, cobre, y metales raros; reciclado de plástico, etc.

La Bolsa de Subproductos no pretende suplir la iniciativa privada en cuanto a ofertar y sugerir proveedores de materia prima sino que su función es

proporcionar a las industrias la posibilidad de contar en la zona con materia prima que, como descarte de un proceso industrial, produce otra empresa cercana.

Como efecto secundario de esta gestión se logra que la primer empresa pueda colocar lo que ella considera como residuo y que a otra empresa le sirva como materia prima. Por otro lado, la disponibilidad de materia prima de la cual no haya compradores puede inducir a la generación de nuevos emprendimientos.

Políticas sobre Residuos Sólidos Urbanos

La Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (SA y DS), dependiente del Ministerio de Salud y Ambiente (MS y A) de la Nación ha establecido la ***Estrategia Nacional de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (ENGIRSU)*** que apunta a establecer una forma de encarar el tratamiento integral de los residuos sólidos urbanos en Argentina. La problemática está asociada a una serie de aspectos negativos como son, entre otros, la existencia de basurales a cielo abierto; problemas serios de salud; marginación; trabajo infantil y degradación de la calidad del ambiente en general. Las medidas tomadas a lo largo del tiempo para resolverla no han tenido carácter integral y, por tanto, no se le ha podido dar solución a todos los factores directa o indirectamente implicados. Por ello, se deben buscar soluciones que puedan ser efectivamente implementadas y estén fundadas en los mejores sistemas de gestión utilizados internacionalmente.

En tal sentido, la Estrategia Nacional en una primera instancia pretende constituirse en la columna vertebral de un accionar -debidamente coordinado- entre la Nación, las Provincias y los Municipios y donde la participación de los sectores involucrados tales como Organizaciones No Gubernamentales, y otras organizaciones sociales, instituciones científicas, académicas y profesionales, operadores privados y entes relacionados al manejo de los RSU y la de la comunidad en general, tengan la cabida necesaria que las circunstancias exigen.

La Provincia de Chubut se encuentra trabajando en la actualidad en el ENGIRSU, estando la ciudad de Puerto Madryn incluida en el área del Valle Inferior del Río Chubut (VIRCH) cuyo lugar de concentración de RSU esta próximo a la ciudad de Trelew. El desarrollo de este lugar de concentración permitirá la eliminación del basural a cielo abierto (Fotos 1 y 2) de la ciudad que si bien es necesario coordinar con emprendimientos educativos de la comunidad y de reciclado empresarial, es un primer paso importante hacia la solución del problema.



Fotos 1 y 2.

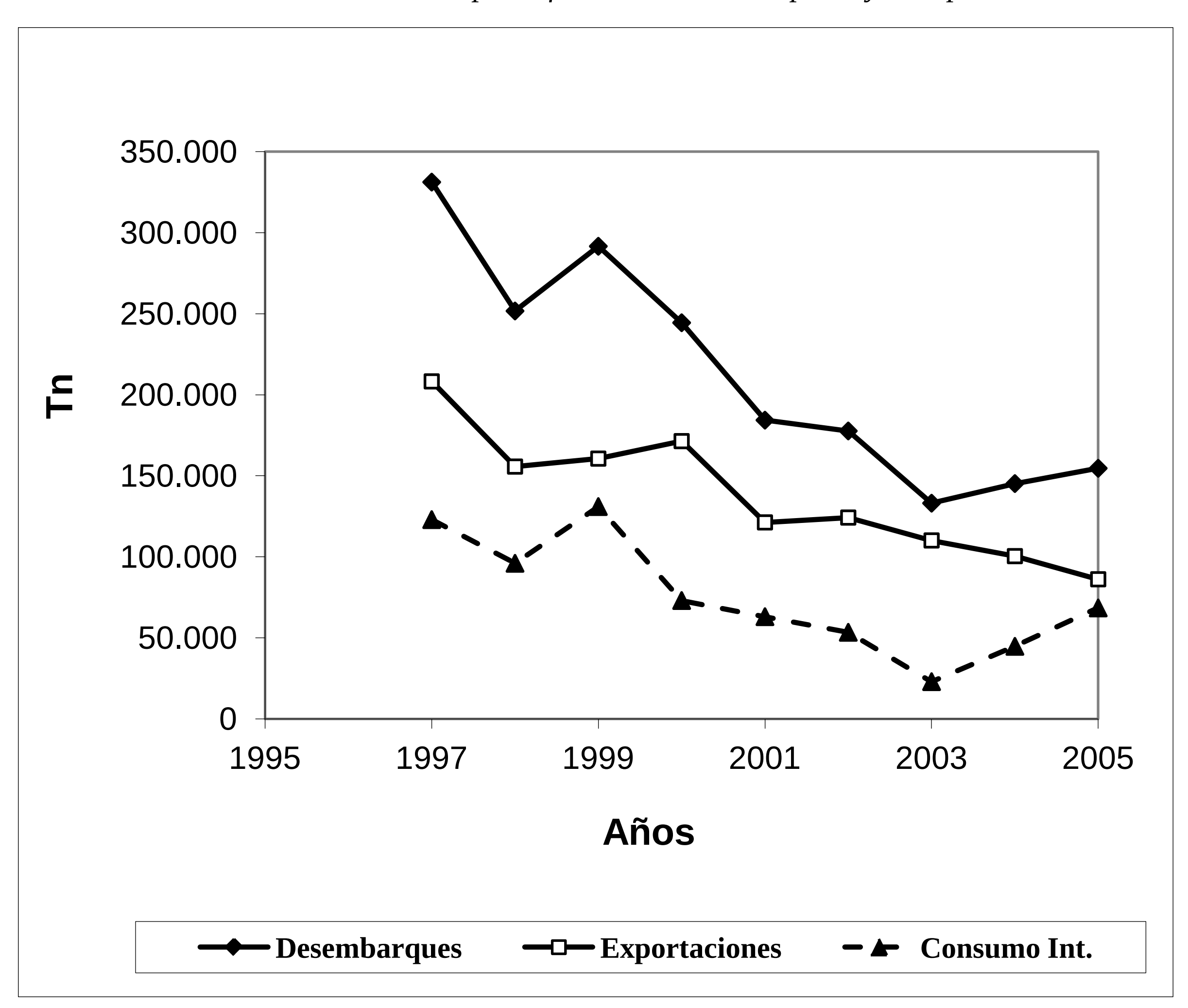
Basural a Cielo Abierto en la Ciudad de Puerto Madryn

Evolución de la Actividad Pesquera en Puerto Madryn

De acuerdo a la información brindada por la Secretaria de Agricultura, Ganadería, Alimentación y Pesca (SAGIPyA) tomando como base el año 2007 y teniendo en cuenta la evaluación de los desembarcos de las flotas pesqueras se concluye que de los tres puertos principales del litoral marítimo argentino, Puerto Madryn ocupa el segundo lugar con 154.924 toneladas. El primer lugar es ocupado por el Puerto de Mar del Plata con 436.364 t y el tercero por Puerto Deseado con 118.939 t. De acuerdo a la misma fuente, la actividad pesquera ha disminuido en Puerto Madryn desde 1997 cuando el volumen de desembarco era de 331.174 t (Fig. 1).

Comparando las cifras suministradas por la SAGIPyA con aquellas de exportación, suministradas por la Administración Portuaria local, se ha estimado el consumo interno en una cifra que oscila entre el 17 y el 44% de la pesca desembarcada. Si bien siempre existen discrepancia entre los volúmenes desembarcados declarados y la realidad, podemos asumir que estas cifras reflejan la evolución de la pesquería.

Fig. 1. Evolución en toneladas de los Desembarques y Exportaciones de Pescado. El consumo interno se estimó por diferencia entre la captura y lo exportado.



Fuentes. Desembarcados: Secretaria de Agricultura, Ganadería, Alimentación y Pesca (SAGIPyA), Exportados: Administración Portuaria Piedra Buena (APPB).

La Problemática de la Industria Pesquera en la Ciudad de Puerto Madryn

Dentro de la industria pesquera están incluidas las plantas procesadoras (fileteadoras y envasadoras) y las fábricas de harina de pescado. Estas últimas aprovechan los residuos sólidos de las plantas procesadoras para generar dos importantes subproductos: la harina y el aceite de pescado.

En un modo óptimo de funcionamiento, una fábrica de harina de pescado debería poder aprovechar al máximo la materia prima y, prácticamente, no generar residuos (Fig. 2). La mayoría de las fábricas de este tipo que se encuentran en funcionamiento no cuentan con la tecnología necesaria para la recuperación del efluente líquido, es decir para obtener el aceite de pescado y recuperar los sólidos disueltos en el agua de cola, por este motivo se ven

obligados a desechar el licor de prensa ocasionando pérdidas económicas y un importante deterioro ambiental.

De acuerdo a la información relevada entre los años 2001 a 2003 (Sequeiros, 2006), la cual puede considerarse que no se ha desactualizado dada la tendencia de la pesquería, Puerto Madryn produce entre 20 y 210 m^3 de agua de efluentes ("agua de cola") por día proveniente de las fábricas de harina de pescado.

A pesar de su importante contenido proteico, este subproducto se encuentra actualmente desaprovechado ya que se deposita en piletas a cielo abierto ubicadas en la región norte de la ciudad. Por procesos fermentativos estos desechos liberan al ambiente sustancias volátiles (trimetilamina, H_2S, etc.) que generan olores nauseabundos y ofensivos. Como consecuencia de los vientos del sector norte estas sustancias se expanden sobre la ciudad, afectando la calidad de vida de la población.

En la ciudad de Puerto Madryn existen dos plantas procesadoras de residuos provenientes de las industrias procesadoras de pescado. Una de ellas, más pequeña en cuanto a la cantidad de materia prima procesada, se encuentra en el mismo predio de una de las plantas pesqueras. Su funcionamiento es discontinuo, procesa los residuos de la misma planta y recibe parte de los desechos (cabeza, espinas, escamas, vísceras, etc.) de otras plantas pesqueras de la ciudad. Su capacidad máxima de procesado es de 4 toneladas de producto terminado por día, lo que equivale aproximadamente a 100 bolsas de 45kg cada una, con un rendimiento del 15%.

La segunda fábrica de harina de pescado es de mayor capacidad. Recibe los residuos de las pesqueras de Rawson, Trelew y de gran parte de Puerto Madryn, así como aproximadamente un 40-50% de los residuos de las de Comodoro Rivadavia. El rendimiento se encuentra entre un 15 y un 18%. La planta funcionando a su máxima capacidad tiene una producción de 220 bolsas de harina de pescado de 50 kg cada una, lo que corresponde aproximadamente a 11t de harina por día. Como resultado del proceso se producen alrededor de 150.000 litros de agua de cola.

El agua de cola, así como la producción de harina de pescado, varía en las distintas épocas del año de acuerdo a la pesca, por lo que hay una importante variación en la cantidad de agua de cola producida que va desde los 20.000 a los 210.000 litros diarios. La composición del agua de cola es altamente variable y depende fuertemente de la composición inicial de la materia prima y de las condiciones de almacenamiento y de operación de la planta de harina.

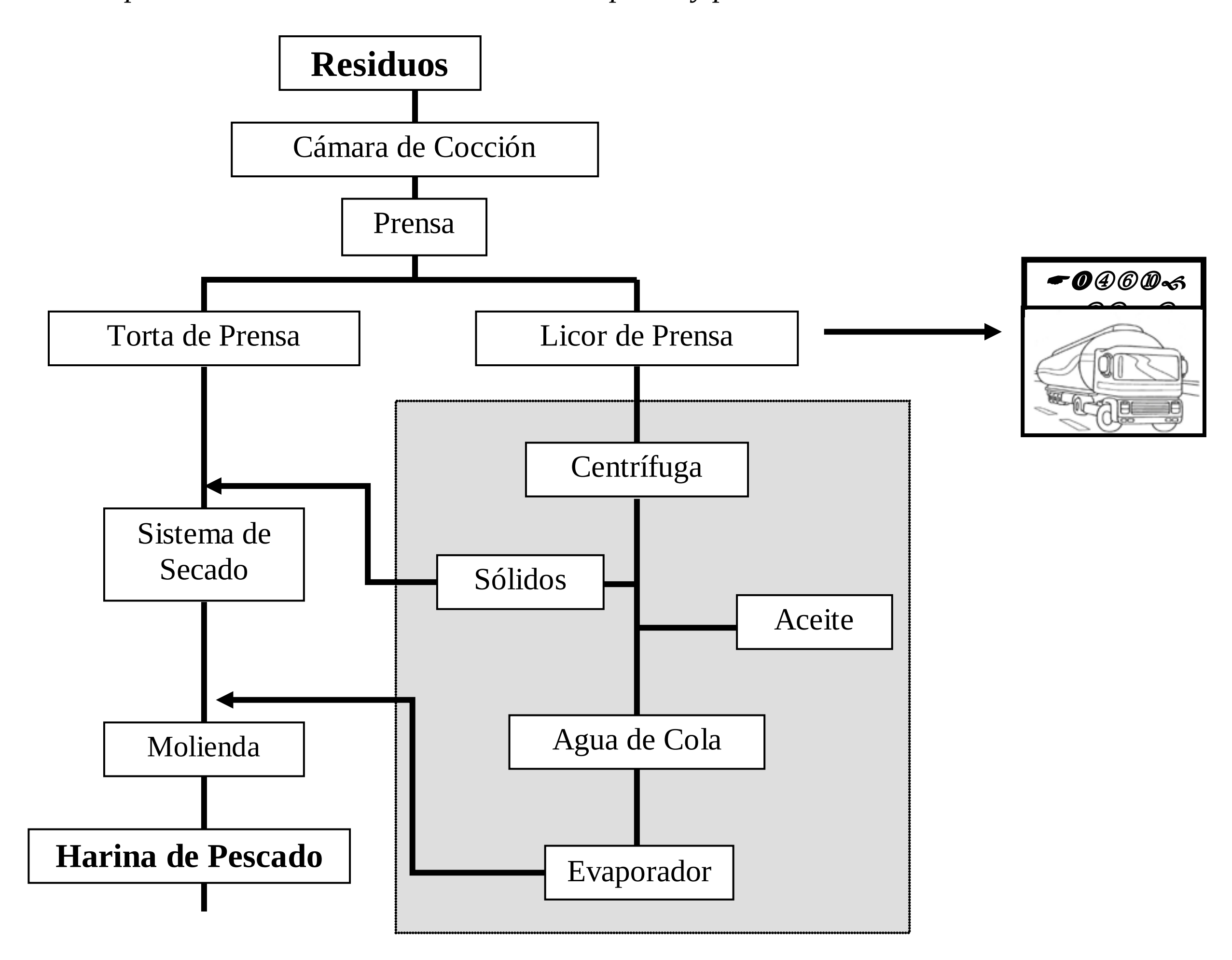
La composición química aproximada del agua de cola es: 6- 9% (p/v) de sólidos totales, 5- 7% (p/v) de proteínas, 0,3 -1% (p/v) de lípidos y 1,5- 2 % (p/v) de cenizas (Sequeiros, 2006). La recuperación de los sólidos contenidos en el agua de cola causaría un aumento en el rendimiento total de la harina de pescado,

produciendo un incremento del orden del 15 al 30%. De esta manera no solamente sería rentable desde el punto de vista económico sino que además solucionaría un gran problema ambiental.

No se ha podido evaluar qué proporción de materia prima de la industria pesquera queda disponible como alimento para las gaviotas. No se han realizado estudios acerca de qué porcentaje de los sólidos del agua de cola puede ser aprovechado por las aves, o si existen otros desechos que puedan ser capturados durante el transcurso del transporte del pescado a la planta.

Lo que resulta absolutamente claro es que con una mejora en la tecnología empleada por las fábricas de harina de pescado se pueden recuperar tanto el material sólido como el aceite, lo que conduciría a la reducción casi total de los malos olores y el consecuente impacto ambiental de esta actividad, con lo que mejoraría sensiblemente la calidad de vida de la población de la ciudad de Puerto Madryn.

Figura 2. Esquema óptimo de trabajo de una fábrica de harina de pescado para aprovechamiento máximo de la materia prima y producción mínima de residuos.



Interacción Gaviotas - Ballenas

En las últimas décadas, las poblaciones de muchas especies de gaviotas han aumentado enormemente a lo largo de las áreas costeras en muchas regiones del mundo (Burger & Gochfeld, 1996). Este incremento se atribuye generalmente a las políticas de protección de fauna silvestre, a la mayor disponibilidad de alimento de origen antrópico y a la habilidad de adaptación de las gaviotas a las alteraciones ambientales provocadas por el hombre.

La abundancia de gaviotas en las áreas costeras urbanas e industriales ha resultado en numerosos conflictos, incluyendo los riesgos que significan para las aeronaves, la transmisión de enfermedades y parásitos a través de la contaminación de fuentes de agua, y el costoso daño a edificios por causa del material de defecación.

En la región costera patagónica, la gaviota cocinera (*Larus dominicanus*) ha mostrado un importante incremento en los últimos 20 años (Yorio *et al.*, 1998). Por ejemplo en el norte de Chubut muchas colonias reproductivas crecieron a una tasa de entre el 3,5 y el 69% anual hasta mediados de la década del 90 y al menos 5 nuevas colonias fueron registradas para ese período (Bertellotti, 1998). Sin embargo, en la actualidad algunas de estas colonias han disminuido o se han mantenido estables (Bertellotti *et al.*, 2003).

Aunque no existe información acerca de las causas de la expansión poblacional de la gaviota cocinera en la Argentina, es probable que la explotación de fuentes de alimento de origen antrópico, particularmente los basurales y los descartes pesqueros, jueguen un papel fundamental en dicha expansión. Actualmente las gaviotas son las aves más abundantes que utilizan tanto basurales urbanos y pesqueros como descartes pesqueros de la flota costera en muchas localidades de la costa patagónica (Giaccardi *et al.*, 1997; Bertellotti, 1998; Bertellotti & Yorio, 2000; Bertellotti *et al.*, 2001).

El consumo de pescado es ventajoso para las gaviotas en términos energéticos y nutricionales ya que es importante en la formación del huevo y para el crecimiento de los pichones (Annett & Pierotti 1989, Pierotti & Annett 1991, Bolton *et al*. 1992) y su consumo puede incrementar el reclutamiento de las aves a la población, la cantidad de años que las aves reproducen y su éxito en la reproducción (Annett & Pierotti 1989).

La Gaviota Cocinera es una especie con hábitos de alimentación generalistas y oportunistas que se alimenta mayormente en intermareales costeros, pudiendo variar ampliamente la forma en que obtiene su alimento. En la costa de Chubut su dieta está compuesta principalmente de invertebrados del intermareal aunque los peces son también un importante componente, especialmente durante la etapa de pichones (Bertellotti y Yorio, 1999; Yorio y Bertellotti, 2002). Sus hábitos oportunistas junto a su capacidad de utilizar diferentes estrategias para

obtener sus presas, le han permitido tomar ventajas de la asociación con otras especies.

Por ejemplo, en las zonas de reproducción de ballenas francas (*Eubalaena australis*) en Península Valdés, las gaviotas se alimentan de trozos de piel y grasa que desprenden de los lomos de las ballenas (Thomas, 1988; Rowntree *et al.*, 1998). Este comportamiento fue registrado por primera vez por Cummings *et al.* (1972) quienes señalaron que las gaviotas fueron ocasionalmente vistas sobre las ballenas picando sus lomos. Después de una década, un estudio realizado por Thomas (1988) en 1984 registró 151 episodios de ataques de gaviotas a ballenas en 628 horas de observación (0,24 ataques/hora-ballena).

Conjuntamente con el crecimiento de las poblaciones de gaviotas, también se incrementaron las interacciones entre gaviotas y ballenas. A mediados de los 90, la frecuencia de ataques a ballenas prácticamente se quintuplicó con respecto a la década anterior (Rowntree *et al.*, 1998). Además, la proporción de ballenas con lesiones en la piel ocasionadas por las gaviotas aumentó de 1% en 1974 a 68% en 2000 (Sironi, 2004). Actualmente las ballenas que se encuentran con cría pasan alrededor del 24% de las horas diurnas bajo condiciones de estrés por los picotazos de las gaviotas (Rowntree *et al.*, 1998; Sironi & Rowntree, 2004).

Se ha argumentado que el continuo hostigamiento de las gaviotas a las ballenas podría tener un efecto negativo sobre la población de ballenas francas de Península Valdés. En el corto plazo los ataques afectan el comportamiento de las ballenas, lo que podría incrementar el costo energético de las madres para alimentar a sus crías.

El continuo picoteo de las gaviotas muchas veces interrumpe el descanso y la lactancia, lo que podría reducir la tasa de supervivencia de los ballenatos. En el mediano y largo plazo, los cada vez más frecuentes ataques de gaviotas podrían contribuir a que las ballenas elijan otras áreas de reproducción libres del acoso de estas aves (Rowntree *et al.*, 1998).

El comportamiento de picoteo a las ballenas parece no estar generalizado en toda la población de gaviotas. A pesar de que estas aves son muy abundantes en la costa patagónica, son siempre unos pocos individuos los que dirigen sus ataques en un momento dado.

Durante conteos sistemáticos de gaviotas y ballenas realizados en el Golfo San José entre 1999 y 2001 se observó que aún cuando varias decenas de gaviotas se encontraban en la misma área que los cetáceos, sólo unos pocos individuos atacaban a las ballenas (Sironi, 2004).

Sin embargo no se sabe si se trata siempre de los mismos individuos o si se van recambiando a lo largo del día o de los días. Aunque no existen hasta la fecha estudios en la gaviota cocinera sobre especialización individual en la alimentación, algunas observaciones sugieren la existencia de individuos

especialistas en el uso de métodos de captura, área de alimentación y tipo de alimento utilizado (Bertellotti, datos inéditos).

En la Segunda Reunión de Trabajo sobre Interacciones de Ballenas Francas y Gaviotas Cocineras en Península Valdés y su Zona de Influencia realizada en Puerto Madryn, en julio de 2004, se recomendó que para planificar estrategias de manejo adecuadas para minimizar esta interacción debe determinarse si las gaviotas que atacan son algunos individuos especializados o si por el contrario se trata de un comportamiento generalizado en la población.

El análisis de este tópico (gaviotas especialistas versus comportamiento generalizado en la población) es indispensable, ya que determinará diferentes acciones de manejo y control para resolver este problema. Asimismo, el monitoreo de la frecuencia de las interacciones entre gaviotas y ballenas es un indicador directo para evaluar la eficacia de cualquier experimento futuro de manejo de la población de gaviotas tendiente a minimizar estas interacciones.

Conclusiones

Es evidente que si los encargados de la administración y la comunidad entera de la ciudad de Puerto Madryn desean que la ciudad se mantenga como destino turístico a nivel tanto nacional como internacional, se deben resolver lo antes posible las problemáticas existentes de los Residuos Sólidos Urbanos así como la de los desechos y efluentes de la pesca.

La interacción gaviota-ballena es solamente una resultante de la problemática mencionada, que es compleja pues incluye aspectos biológicos, ecológicos, sociales, económicos, éticos y filosóficos. Se hace necesario el desarrollo de acciones concretas para el correcto manejo de los residuos que se producen en la ciudad en complemento con una estrategia de comunicación dirigida tanto a divulgadores de información como al público en general.

Agradecimientos

Agradecemos al Dr. Marcelo Bertelloti sus comentarios y el material bibliográfico suministrado.

Referencias

Annett, C. & R. Pierotti. 1989. Chick hatching as a trigger for dietary switching in the western gull. *Colonial Waterbirds* **12**: 4-11.

Bertellotti, M. 1998. Dieta y estrategias de alimentación de poblaciones en

expansión de gaviota cocinera (Larus dominicanus). Tesis Doctoral. Universidad Nacional de laPatagonia San Juan Bosco.

Bertellotti, M & P. Yorio. 2000. Utilisation of fishery waste by kelp gulls attending coastal trawl and longline vessels in northern Patagonia, Argentina. *Ornis Fennica* **77**: 105-115.

Bertellotti, M., P. Yorio, G. Blanco & M. Giaccardi. 2001. Use of tips by nesting Kelp Gulls at a growing colony in Patagonia. *Journal of Field Ornithology* **72** (3): 338-348.

Bertellotti M, P. Yorio & P. García Borboroglu. 2003. Monitoreo de poblaciones de Gaviota Cocinera en las costas del centro y norte de Patagonia. V Jornadas Nacionales de Ciencias del Mar y XIII Coloquio Argentino de Oceanografía, Mar del Plata, Diciembre 2003.

Bolton, M., D. Houston & P. Monaghan.1992. Nutritional constraints on egg formation in the lesser black-backed gull: an experimental study. *J. Anim. Ecol.* **61**: 521-532.

Bunge M , 1993. Política Ambiental, Técnica, Ciencia, Ética y Educación. en *Elementos de Política Ambiental* (Goin F & Goñi R. eds) Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires. Di Giovanni Gráfica. Pp. 65-75

Burger, J. & M. Gochfeld. 1996. Family Laridae (Gulls)., en Handbook of the Birds of the World. (J. del Hoyo, A. Elliot y J. Sagatal, eds.)Vol. 3. Hoatzin to Auks. Lynx Editions: Barcelona. Pp. 572-623

Cummings, W.C., Fish, J.F., & Thompson, P.O. (1972). Sound production and other behavior of southern right whales, *Eubalaena glacialis*. *Transcripts of the San Diego Society of Natural History, 17,* 1-13.

Giaccardi, M., Yorio, P. & M. E. Lizurume. 1997. Patrones estacionales de abundancia de la gaviota cocinera (Larus dominicanus) en un basural patagónico y sus relaciones con el manejo de residuos urbanos y pesqueros. *Ornitología Neotropical* **8**: 77-84.

Margalef R. 1980. La biosfera, entre la termodinámica y el juego. Ediciones Omega. Barcelona Pp.236

Pierotti, R. & C. Annett. 1991. Diet choice in the Herring Gull: constraints imposed by reproductive and ecological factors. *Ecology 72*: 319-328.

Rowntree, V. J., P. McGuinness, K. Marshall, R. Payne, M. Sironi & J. Seger. 1998. Increased harassment of right whales (Eubalaena australis) by kelp gulls (Larus dominicanus) at Península Valdés, Argentina. *Marine Mammal Science* **14**: 99-115.

Sequeiros, C. 2006. Búsqueda de proteasas en plantas de la Patagonia. Purificación y caracterización de endopeptidasas cisteínicas del látex de *Philibertia gilliesii*

(*Apocynaceae*)", Tesis Doctoral. Facultad de Ciencias Exactas, Universidad Nacional de La Plata.

Sironi, M. 2004. Behavior and social development of juvenile Southern Right Whales (Eubalaena australis) and interspecific interactions at Península Valdés, Argentina. Tesis Doctoral. Universidad de Wisconsin – Madison, Estados Unidos. 198 pp.

Sironi, M. & V. Rowntree. 2004. Interacciones entre gaviotas cocineras y ballenas francas. 2º Reunión de trabajo sobre interacción de ballenas francas y gaviotas cocineras en Península Valdés y su zona de influencia. Ecocentro, Puerto Madryn.

Thomas, P.O. 1988. Kelp gulls, *Larus dominicanus*, are parasites on flesh of the southern right whale, Eubalaena australis. *Ethology* **79**:89-103.

Yorio, P., M. Bertellotti, P. Gandini & E. Frere. 1998. Kelp gulls Larus dominicanus breeding on the argentine coast: population status and relationship with coastal management and conservation. *Marine Ornithology* 2**6**: 11-18.

Yorio P. & Bertellotti M 2002 Espectro trófico de la Gaviota Cocinera Larus Dominicanus en tres áreas protegidas del Chubut, Argentina **Hornero 17**: 91-95.

ANALISIS GEODEMOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE PUERTO MADRYN

SASSONE, Susana María – HUGHES, Judith Corinne – OWEN, Olga Marisa

Resumen

Puerto Madryn es una ciudad nueva, una ciudad intermedia, de corte cosmopolita. Presenta la tasa más alta de crecimiento demográfico, desde los años setenta del siglo pasado, por aportes inmigratorios en relación a la expansión del empleo en sectores clave de su economía: la industria, la minería, la pesca y, en particular, el turismo. El objetivo de este capítulo es explicar la evolución, la composición y distribución de su población a escala intraurbana, a la luz de los proceso migratorios internos e internacionales. La metodología está basada en el uso de recursos cuantitativos, en particular, con fuentes censales. En particular, el análisis de la distribución lleva a reconocer tres ciudades en una: primero, la ciudad "portuario-industrial" al este; segundo, la ciudad "ventana al mundo" que muestra la diversidad de usos antrópicos del litoral marítimo y tercero, al oeste, la "ciudad popular", donde viven altamente concentradas las poblaciones pauperizadas y, por supuesto, esa división socioespacial queda comprometida con la presencia de migrantes recientes.

Palabras claves: crecimiento demográfico, composición de la población, distribución de la población, migración, Puerto Madryn

GEODEMOGRAPHIC ANALYSIS OF PUERTO MADRYN CITY

Abstract

Puerto Madryn is a new city, a media city of cosmopolitan characteristics. It occupies the third place among the cities of Province of Chubut in the Argentinian Patagonia and it is the one that shows the highest demographic growth in relationship with the employment growth of three key economic sectors: industry, fishing, mining and, especially, tourism. The aim ot this chapter is to explain the evolution, composition and distribution of its population into the inner urban scale because of the internal and international migrations processes. The methodology is based on quantitative resources, particularly from censuses. Particularly, the distribution analysis leads to recognize three cities in one: firstly, the "industrial port city" in the North; secondly, the city "window to the world" that shows the diversity use of anthropic coast and thirdly, the "popular city" in the West, where poor people inhabit highly

concentrated and between them there are most of migrants.

Key words: demographic growth, population composition, population distribution, migration, Puerto Madryn

Introducción

Bucear en la historia de la población de la ciudad de Puerto Madryn demuestra que estamos ante una ciudad patagónica, una ciudad nueva, una ciudad de pioneros, una ciudad de tehuelches y mapuches, una ciudad de inmigrantes del mundo lejano como de orígenes próximos latinoamericanos, una ciudad de argentinos NYQ (nacidos y quedados) y VYQ (venidos y quedados, nativos argentinos procedentes de otras regiones del país). Estas características le otorgan un sentido cosmopolita, que en pequeña escala, acompaña la historia demográfica de Puerto Madryn. Su origen está asociado a la llegada de los primeros colonos galeses en la segunda mitad del siglo XIX (Jones, 1986; Mattheus, 1992; Coronato, 1999; Jones, 2004:47). La condición de puerto abrió las puertas a otras nacionalidades que terminaron afincándose en la ciudad; a tal punto llegó el atractivo que se dio origen a la variopinta sociedad local (Meisen, 1983: 21; García Saínz y Pérez Medel, 2004:11).

Puerto Madryn se localiza sobre el litoral del Golfo Nuevo y es cabecera del Departamento Biedma. Cuenta con el principal puerto de la Provincia del Chubut por ser el único de aguas profundas para buques de gran calado y hasta cruceros internacionales[1]. Está comunicada por la ruta nacional 3, hacia el sur con Trelew (67 Km.) y con Comodoro Rivadavia (452 Km.) y hacia el norte con Sierra Grande (Provincia de Río Negro) a 150 Km. Por la ruta 25, se conecta con Gaiman (82 Km.), con Dolavon (102 Km.) y con Esquel (707 Km.) en el área cordillerana. Entre sus rasgos singulares se distinguen: a- constituir la entrada más próxima a la Península de Valdés, centro de atracción para el turismo internacional y b- por su actividad industrial, ligada a la industria pesada con la producción de aluminio y a la industria pesquera, ambas proyectadas al mercado internacional. Estas actividades encierran una problemática migratoria que a veces no trasciende en el momento de atender a la definición del perfil de la ciudad.

El objetivo de este capítulo es explicar las causas de la evolución, la composición y distribución de su población, en relación a los procesos internos e internacionales. La metodología empleada va desde uso de los recursos censales, fuentes municipales y recorridos en el terreno basados en la búsqueda de los

[1] Esta actividad como puerto de cruceros genera fuertes debates y un aporte acerca la percepción de los actores locales. Acerca del impacto de la misma se puede consultar en Romero (2010).

marcadores paisajísticos que justifican la diversidad territorial a escala intraurbana. Para ello, primero, se realiza el análisis comparado de la dinámica demográfica de la ciudad de Puerto Madryn entre 1960 y 2010, con otras ciudades intermedias de la provincia; luego, se explica la composición de la población por edad y sexo, ocupación, nivel de instrucción y composición por origen. Por último, se aborda la organización interna de la ciudad a partir de sus barrios y se relación con la densidad de población. La correlación entre esa división jurisdiccional, que guarda relación con el crecimiento físico de la ciudad, y las densidades espaciales demostrarían una fragmentación social que lleva a identificar tres ciudades dentro de una.

La expansión demográfica y sus ciclos

Puerto Madryn está, con respecto al crecimiento demográfico, entre las ciudades más dinámicas de la Argentina (Sassone, 2000) y se ubica entre las cinco más importantes de la Provincia del Chubut, esto es, junto a Comodoro Rivadavia, Trelew, Rawson y Esquel. Esta ciudad intermedia contaba con 81.995 habitantes (2010)[2], con una tasa de crecimiento intercensal medio anual del 4,00 por ciento (2001-2010), el índice más alto de las cinco ciudades en el lapso mencionado y estaba por encima de la tasa provincial (2,35 por ciento), la de la región patagónica (2,12 por ciento) y la del país (1,13 por ciento).

El anterior registro censal había sido de 57.614 habitantes (2001), con una tasa de crecimiento intercensal medio anual del 2,52 por ciento (1991-2001); aunque el índice era menor, ocupaba también el primer lugar en este aspecto. Esto significa que hubo factores dinamizadores en las últimas décadas, ligados al turismo, a la industria de la pesca, a la expansión de la empresa Aluar Aluminio Argentino S.A.I.C.[3] y hasta a la actividad portuaria con sus tres primeros parques industriales: el pesado, el liviano y el pesquero (Roccatagliata, 1987:53). Haciendo un análisis retrospectivo del crecimiento de la población de la ciudad, en el censo nacional de población de 1947, este centro era un pueblo, contaba con tan sólo 3.441 habitantes, el 0,22 por mil del total del país.

---

[2] Consulta el 18 de agosto de 2013 en http://www.estadistica.chubut.gov.ar

[3] La producción de aluminio primario en la Argentina se inició a comienzos de la década del setenta en esta empresa, dentro de un programa público-privado de desarrollo de la industria del aluminio. La capacidad productiva inicial se estableció en 140.000 toneladas anuales para el mercado interno. En junio de 2007 se puso en marcha una etapa de expansión, la que permitió incrementar la capacidad de producción en 137.000 toneladas/año, totalmente destinadas a abastecer la demanda del mercado externo. La capacidad productiva de la planta se elevó a 415.000 toneladas anuales. En julio y agosto de 2010 fueron puestas en marcha 24 cubas y hacia fines de enero de 2011, 48 cubas adicionales. De esta forma, la capacidad instalada se elevó a 460.000 toneladas/año. Esta expansión supuso un aumento sustancial de la demanda de mano de obra y estimuló el aumento de industrias y servicios subsidiarios.

La construcción del gasoducto patagónico en la década del cincuenta produjo una pequeña reactivación (Sanabra, 2012:111; Fernández, 2008:197). En 1960 la población ascendió a 5.042 habitantes (0,25 por mil del total del país, la más alta relación hasta el presente) (Sánchez et al., 2005) (Tabla 1). El escaso aumento con respecto al censo anterior, pese al mejoramiento de las rutas y el crecimiento del parque automotor, pero enfrentada a la decadencia de la actividad comercial en el valle inferior del río Chubut, provocó la emigración de jóvenes, proceso generalizado en todo el interior de la Argentina. Era la cuarta ciudad, por aquellos años, en importancia dentro de la provincia.

En 1970 la población alcanzaba apenas los 6.115 habitantes (0,03 por mil del total del país, la más baja en los cincuenta analizados). Los incentivos al crecimiento no habían llegado y la emigración persistió. La tasa de crecimiento intercensal medio anual 1960-1970 fue del 1,95 por ciento (Tabla 2), mucho más baja que la de la provincia (2,92 por ciento) y que la de la región (3,36 por ciento), aunque más alta que la del país (1,56 por ciento). Puerto Madryn se posicionó en un quinto lugar dentro del grupo de las cinco ciudades. La depresión era fuerte; por su parte, Trelew, con la instalación del Parque Industrial y Rawson, asociada a ese nuevo proceso económico, crecieron por encima del 8 por ciento.

Pero en el transcurso de la década siguiente, hacia 1980, Puerto Madryn registró un aumento sustancial de población con 20.103 habitantes. Llegaron las transformaciones y también, como correlato, el crecimiento poblacional; en la década 1970-1980, la tasa de crecimiento intercensal medio anual fue del 12,77 por ciento, un hito no superado; aventajó así en población a Trelew (7,41 por ciento) y a Rawson (8,30 por ciento) y se erigió en la tercera ciudad de la provincia. La causa principal fue el emplazamiento de la empresa Aluar en la ciudad, aspecto ya referido más arriba. A modo de comparación, en el mismo período la Argentina creció con una tasa de 1,81 por ciento, la Patagonia a razón de 3,89 por ciento y la provincia del Chubut con una tasa de 3,31 por ciento. Fue el período de esplendor de la ciudad pues la construcción y puesta en marcha de la planta de aluminio generó una fuente de trabajo que derivó en un proceso migratorio sin precedentes. En esa época llegaron migrantes bolivianos en alta proporción.

En 1991, la ciudad tuvo más del doble de la población: 44.916 habitantes y durante la década 1980-1991, ese crecimiento continuo fuerte, con una tasa de 7,58 por ciento contra el 1,41 por ciento del total del país, el 3,34 por ciento de la Patagonia y el 2,80 por ciento del Chubut. En 2001 –como se expuso–, había 57.614 habitantes pero el crecimiento descendió a 2,52 por ciento con un ritmo estable, aunque siguió muy superior a la del total del país (1,06 por ciento), a la de la Patagonia (1,61 por ciento) y a la de la provincia (1,49 por ciento). Aunque la tasa no fue sustantiva, por cuarto período consecutivo, Puerto Madryn había crecido más que las otras ciudades importantes de la provincia: Comodoro

Rivadavia (0,87 por ciento), Trelew (1,22 por ciento), Esquel (1,98 por ciento) y Rawson (1,62 por ciento).

Tabla 1. Evolución de la población en las primeras ciudades de la provincia del Chubut

Jurisdicciones	1960	1970	1980	1991	2001	2010
Comodoro Rivadavia	52.238	75.570	96.817	125.725	137.061	177.038
Trelew	11.590	26.425	53.999	79.340	89.547	99.430
Puerto Madryn	**5.042**	**6.115**	**20.103**	**44.916**	**57.614**	**81.995**
Esquel	7.481	13.901	17.320	23.411	28.486	32.758
Rawson	3.468	7.701	13.807	19.161	22.493	31.787
Provincia del Chubut	142.412	189.920	263.116	356.587	413.237	509.108
Región Patagonia	506.457	705.000	1.032.619	1.481.604	1.738.251	2.100.188
Argentina	20.013.793	23.364.331	27.949.480	32.615.528	36.260.130	40.117.096

Fuente: Elaboración personal sobre la base de información censal.

Tabla 2. Tasa de crecimiento intercensal medio anual en las primeras ciudades de la Provincia del Chubut (expresado en porcentajes)

Jurisdicciones	1960-1970	1970-1980	1980-1991	1991-2001	2001-2010
Comodoro Rivadavia	3,76	2,51	2,40	0,87	2,88
Trelew	8,59	7,41	3,56	1,22	1,17
Puerto Madryn	**1,95**	**12,64**	**7,58**	**2,52**	**4,00**
Esquel	6,39	2,22	2,78	1,98	1,56
Rawson	8,30	6,01	3,02	1,62	3,92
Provincia del Chubut	2.92	3.31	2.80	1.49	2.35
Región Patagonia	3.36	3.89	3.34	1.61	2.12
Argentina	1.56	1.81	1.41	1.06	1.13

Fuente: Elaboración personal sobre la base de información censal.

Entonces, cabe indicar que las cinco ciudades han experimentado crecimientos demográficos con variaciones y ciclos llamativos y diferentes en el corto lapso de cincuenta años, desde el censo de 1960 hasta 2010 que solo se han observado en pocas ciudades del país, por lo general fuera de las provincias de la región pampeana. Aquí veremos algunos aspectos de las tres primeras ciudades que han duplicado o triplicado sus poblaciones en estos cincuenta años:

- *Comodoro Rivadavia* es una ciudad de peso y lo era. Con el mayor número de habitantes de la provincia, ya en 1970 tenía 52.238 habitantes; en su historia demográfico triplicó y más su población hacia 2010 (177.038 habitantes); fue rápido en los primeros 20 años y en los últimos 20 años.
- *Trelew* duplicó el número de habitantes entre 1960 y 1970, volvió a duplicar en la siguiente década 1970/1980 y necesitó treinta años para volver a duplicar. Su período más auspicioso fue el ya indicado. La política de promoción industrial para Trelew[4] generó una fuente laboral genuina que atrajo población del interior de la provincia y del país dando lugar a que la población urbana se duplicase. En el último período intercensal tuvo la tasa más baja, casi igual a la del país.
- *Puerto Madryn* era un pueblo en 1960 y hoy iguala a Trelew. Durante las dos segundas décadas duplicó su población en cada una y luego le demandó 20 años para volver a duplicar su población. La ciudad mantuvo el crecimiento poblacional hasta los setenta. El fin de las franquicias aduaneras, el retiro de empresas marítimas de cabotaje, el cierre de la Compañía Mercantil de Chubut[5] y el cierre del ferrocarril en los años sesenta produjo emigración y la ciudad se estancó. A partir de la década del setenta con la radicación de la planta productora de aluminio Aluar se produjo una explosión demográfica, pasando de 6.115 a 20.103 habitantes. Puerto Madryn triplicó su población en el período intercensal 1970/1980 mientras que en la década siguiente la duplicó.

A su vez, con respecto a la población extranjera se pueden presentar los escenarios de los últimos 10 años. La provincia del Chubut tenía en 2001 un porcentaje de migrantes superior a la media nacional (6,6 por ciento con respecto al total de la población); la del país era del 4,2 por ciento. Había en la provincia 27.425 extranjeros, de los cuales el 54 por ciento estaban en Comodoro Rivadavia, el 16 por ciento en Trelew y el 14 por ciento en la ciudad de Puerto Madryn. En total, el 83 por ciento de extranjeros de la provincia se

[4] Política de "polos de desarrollo" al amparo de la Ley Nº 10.991/56 que beneficiaba con subsidios y franquicias impositivas a las empresas que se localizaran en el interior del país.

[5] Primera cooperativa de ramos generales con la Casa Matriz en la ciudad de Trelew y sucursales en la Provincia del Chubut (Gaiman, Rawson, Puerto Madryn, etc) y Santa Cruz (Puerto Deseado).

concentraba en las tres ciudades. En 2010 la provincia tenía 31.210 extranjeros, el 1,8 de todos los que vivían en el país (1.805.957) pero en cuanto a relaciones porcentuales, la provincia presentaba el 6,13 por ciento de extranjeros con respecto al total provincial (descendió) y estaba por arriba de la media nacional (4,5 por ciento).

Como aún no se dispone de información sobre la cuantía de población a nivel de localidades, hemos seleccionado los tres departamentos donde se localizan las principales ciudades: Escalante donde se ubica Comodoro Rivadavia la que tenía el 53 por ciento de los extranjeros de la provincia y el porcentaje era de 8,9 por ciento sobre el total de la población departamental. En el caso de Biedma, donde se localiza Puerto Madryn, estaba el 20 por ciento de los extranjeros de la provincia, con una relación porcentual del 7,4 con respecto a la población del departamento.

Por último, en el departamento Rawson, donde se ubican Trelew y Rawson (capital de la provincia), vivía el 27 por ciento de los extranjeros de la provincia y el 4 por ciento de los habitantes del departamento eran extranjeros. En total, en las tres jurisdicciones residía el 90 por ciento de los extranjeros del Chubut. Estas comprobaciones demuestran que el fuerte perfil migratorio del noreste chubutense (Cfr. Sassone, 1992) y el papel en ascenso que le compete a Puerto Madryn. Asimismo, este ritmo de la dinámica demográfica estuvo y está asociado a las migraciones del interior de la misma provincia, a las de la región, a las de otras regiones del país, sumándose a las que llegan del exterior sobre las que hemos hablado primero.

Perfiles demográficos de los habitantes[6]

Juventud y migración dominan la composición

La población total de la ciudad de Puerto Madryn, era de 57.614 personas en 2001, estaba conformada por 28.572 varones y 29.042 mujeres. En 2010, de los 81.995 habitantes, 40.631 eran varones y 41.364 mujeres, con un índice de masculinidad de más del 98 hombres cada 100 mujeres, esto es, una situación de equilibrio demográfico en ambos años (Tabla 3). Si se atiende a los porcentajes de cada sexo con respecto al total de la población, se advierte que estos

[6] No todos los componentes de la composición de la población 2010 pueden ser satisfechos a la fecha de la escritura de este capítulo, sin embargo, hemos decidido incluir información para el Departamento Biedma, donde se encuentra emplazada la ciudad de Puerto Madryn, la que reúne más del 98 por ciento de la población de esa jurisdicción. En el sitio web de la Secretaria de Planeamiento Estratégico y Desarrollo del gobierno de la Provincia del Chubut se da cuenta de la población de la provincia a nivel de departamentos, localidades y zonas rurales, por lo cual podemos justificar la inclusión de algunas descripciones comparativas con respecto a estos indicadores demográficos.

coinciden en ambos momentos censales, aun cuando la población aumentó ostensiblemente.

Tabla 3. Puerto Madryn: Composición por sexo 2001 y 2010

Años	***Población***		***Índice de Masculinidad***	***Porcentaje de población por sexo***
2001	Varones	28572	98.38	49.59
	Mujeres	29042		50.40
	Total	57614		100
2010	Varones	40631	98.22	49.55
	Mujeres	41364		50.44
	Total	81995		100

Fuente: Elaboración personal sobre la base de información censal.

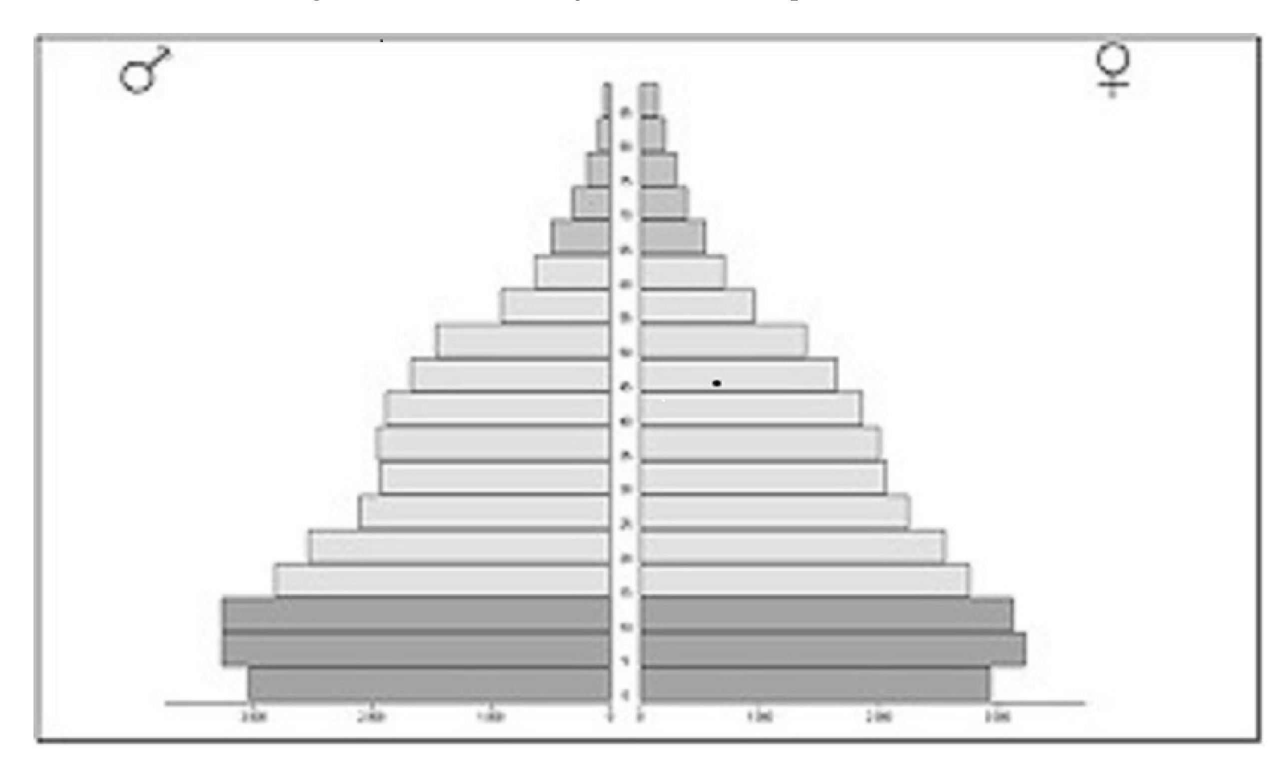
Analizar la estructura por sexo y edad implica considerar la intervención de tres variables demográficas: migración, mortalidad y fecundidad que inciden de diferente manera. La migración tiende a concentrarse en los grupos activos de edad, la mortalidad afecta a todas las edades y ambos sexos y la fecundidad es la que produce los mayores cambios en la estructura por edad de una sociedad, ya sea un descenso que implica el envejecimiento de la población o el aumento de la fecundidad que genera un rejuvenecimiento de la población.

La Figura 1, con la pirámide de población de la ciudad en 2001, permite observar la composición por edad y sexo. La base ancha corresponde a una población joven, en expansión; el grupo de 0 a 14 años (pasivo transitorio) presenta predominio de varones por sobre las mujeres, pues nacen más varones que mujeres, aunque en el caso de Puerto Madryn se observan efectos de la mortalidad infantil, hecho a estudiar, cuando se consideran los dos estratos superiores. El grupo de 15 a 64 años (población activa) refleja que el número de mujeres es superior, tal vez por la emigración de varones entre 25 y 35 años y/o la mayor inmigración de mujeres por la oferta laboral femenina. El grupo de 65 y más (pasivos definitivos) se presenta con una cúspide estrecha en la que se mantiene la supremacía de las mujeres por sobre los varones.

La composición por grupos de edad corrobora lo indicado para la pirámide de población. Puerto Madryn tiene una población joven y en proceso de rejuvenecimiento demográfico debido a baja presencia de adultos mayores, aunque hay un leve aumento en 2010 (Tabla 4). La presencia mayor de

población activa demuestra que la demanda de mano de obra, cubierta por las migraciones, guarda relación con el dinamismo de su economía dentro de los sectores industriales y de servicios.

Figura 1. Puerto Madryn: Pirámide de población 2001



Nota: Se ha representado la población en miles de habitantes

Fuente: Elaboración personal sobre la base de información censal

Tabla 4. Puerto Madryn: Composición por edad 2001 y 2010

Grupos etarios	**2001**		**2010**	
	Población	**Porcentaje**	**Población**	**Porcentaje**
0 -14 años	18845	32.7	23801	29.0
15 -64 años	36061	62.6	53378	65.1
65 y más	2708	4.7	4816	5.9
Población total	**57614**	**100.0**	**81995**	**100.0**

Fuente: Elaboración personal sobre la base de información censal.

Sector privado: foco de las oportunidades laborales

La composición ocupacional de Puerto Madryn en 2001 revelaba que para la población de 14 años o más, el 47 por ciento era activo y ocupado, mientras que un 17 por ciento era activo y desocupado. La población activa es la que ejerce habitualmente una actividad profesional, en la que se contienen a quienes desempeñan actividades lucrativas, como también aquellas personas cuya actividad no es remunerada, esto es, los trabajadores familiares no asalariados. Se excluye a las amas de casa. La población inactiva era del 36 por ciento, conformada por todas las personas no incluidas en la población activa, que está a cargo o depende de esta última (menores de 15 y los de 65 y más).

En 2010, las primeras informaciones, obtenidas a partir de la Base de Microdatos REDATAM, indican para el departamento Biedma que había bajado la tasa de desocupados al 5,28 por ciento y que los inactivos eran casi un 8 por ciento menos que en 2010 (Tabla 5). Esto nos lleva a preguntarnos por los efectos de las inmigraciones hacia la ciudad y la demanda de empleo satisfecha por ellas; sin duda, es un tema a profundizar.

Tabla 5. Departamento Biedma. Nivel de ocupación 2010

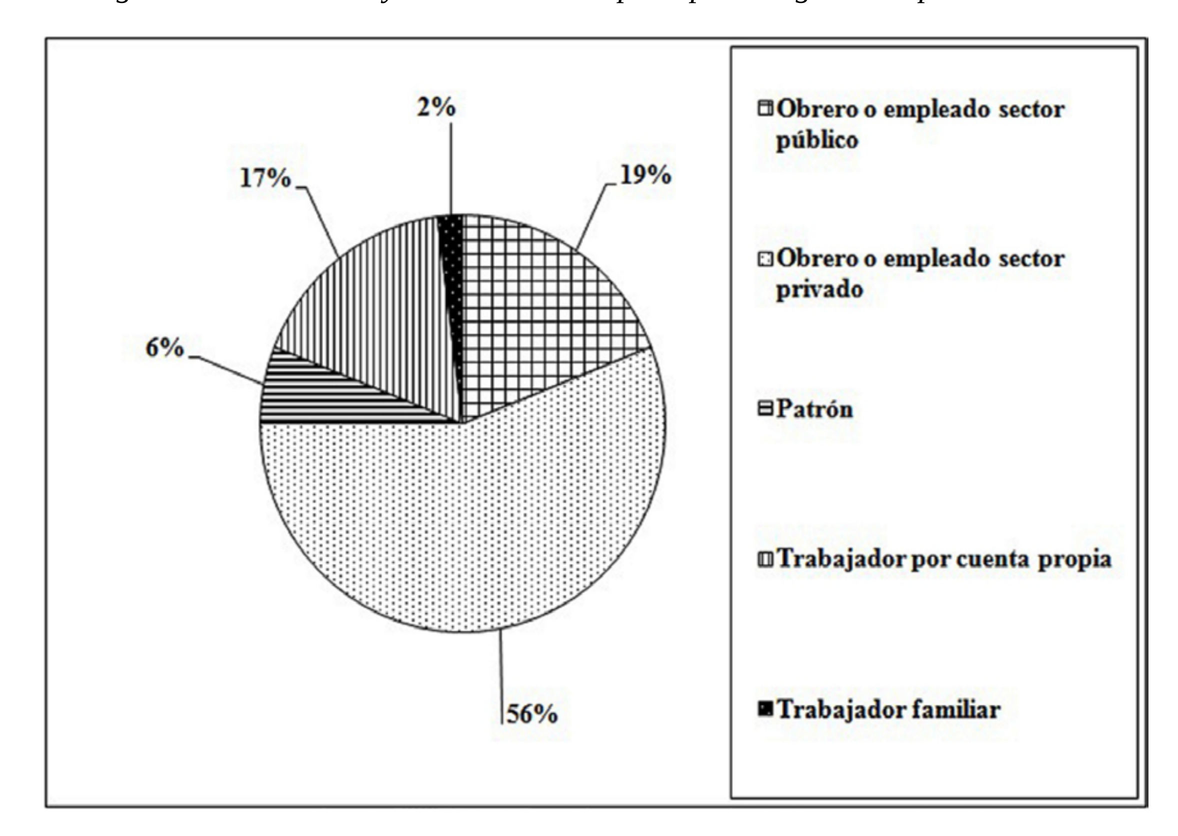
Condición de actividad	Casos	%	Acumulado (%)
Ocupado	39.262	67,13	67,13
Desocupado	3.088	5,28	72,41
Inactivo	16.136	27,59	100,00
Total	**58.486**	**100,00**	

Fuente: Elaboración personal sobre la base de información censal.

Si se analiza la población ocupada por categoría ocupacional (Figura 2), solamente se cuenta con información para 2001. El 19 por ciento corresponde a obreros o empleados en el sector público, 56 por ciento son obreros o empleados en el sector privado, 6 por ciento a patrón, 17 por ciento a trabajador por cuenta propia y 2 por ciento a trabajador familiar. La preeminencia del sector privado, con un número de empleados que triplica los obreros del sector público, indica que Madryn no integra el grupo de ciudades cuya función primordial es administrativa sino que se trata de una ciudad cuya actividad económica central está relacionada con el sector privado en la pesca, la construcción, la industria

del aluminio, etc.

Figura 2. Puerto Madryn: Población ocupada por categoría ocupacional 2001



Fuente: Elaboración personal sobre la base de información del Censo Nacional de Población Hogares y Vivienda 2001

Nivel de instrucción: indicador de polarización social

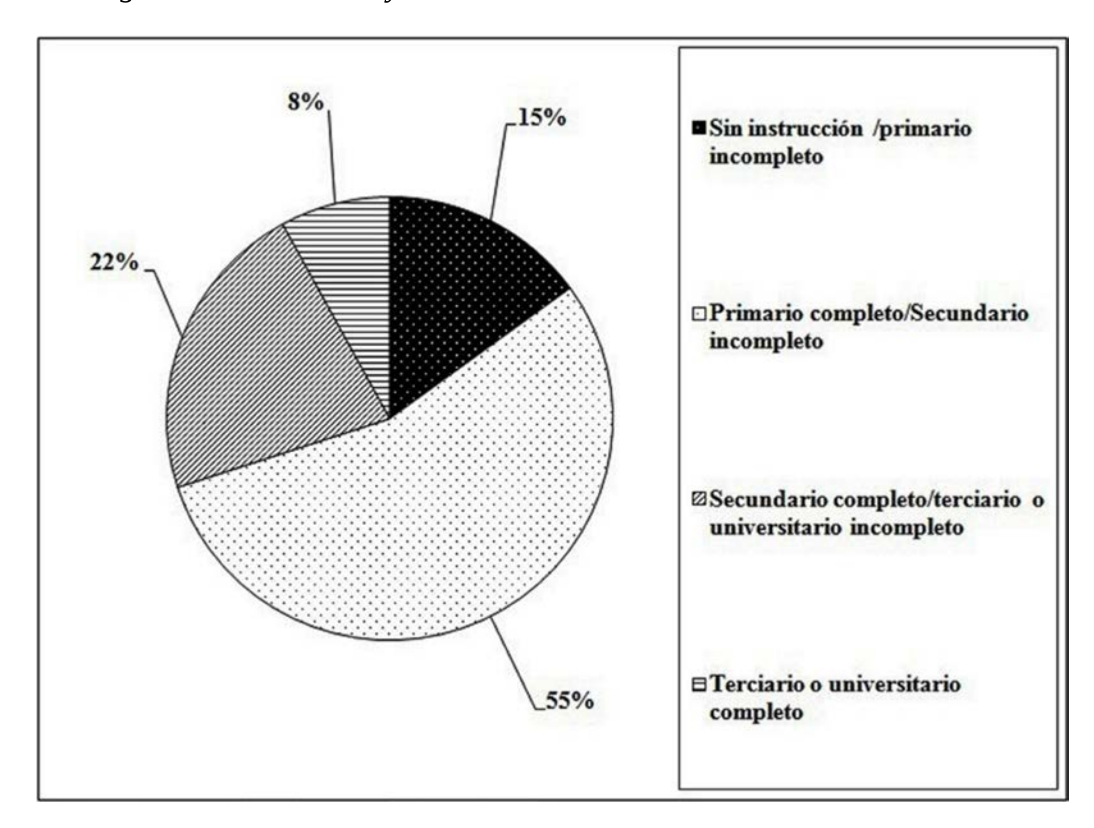
El nivel de instrucción de una población se relaciona con la composición profesional y refleja el nivel de vida, la situación social y económica y las condiciones culturales de la población. A la vez, esta característica de la composición de la población se relaciona también con la mortalidad, salud y desarrollo de la sociedad. Para la población de Puerto Madryn de 15 años o más clasificada por máximo nivel de instrucción alcanzado en 2001 (Figura 3) se observa que el 55 por ciento ha culminado el primario y/o secundario incompleto; el 22 por ciento tiene el secundario completo y/o terciario o universitario incompleto; el 15 por ciento corresponde a la categoría sin instrucción y/o primario incompleto y, por último, el 8 por ciento posee terciario o universitario completo.

Para 2010 se ha considerado el nivel de instrucción de la población de 3 años y más (completado o no). Puerto Madryn tiene el 43 por ciento de esa población

que se encuentra en los niveles primarios mientras que a nivel nacional es el 45,3 por ciento; el 40 por ciento en el nivel secundario o polimodal y en el país el 27 por ciento; el 6 por ciento en el superior no universitario y a nivel país, 4,4 por ciento; el 10 por ciento dentro del nivel universitario, igual que para toda la Argentina y solo un 1 por ciento en el postuniversitario, aunque a nivel país es 0,5 por ciento (Figura 4).

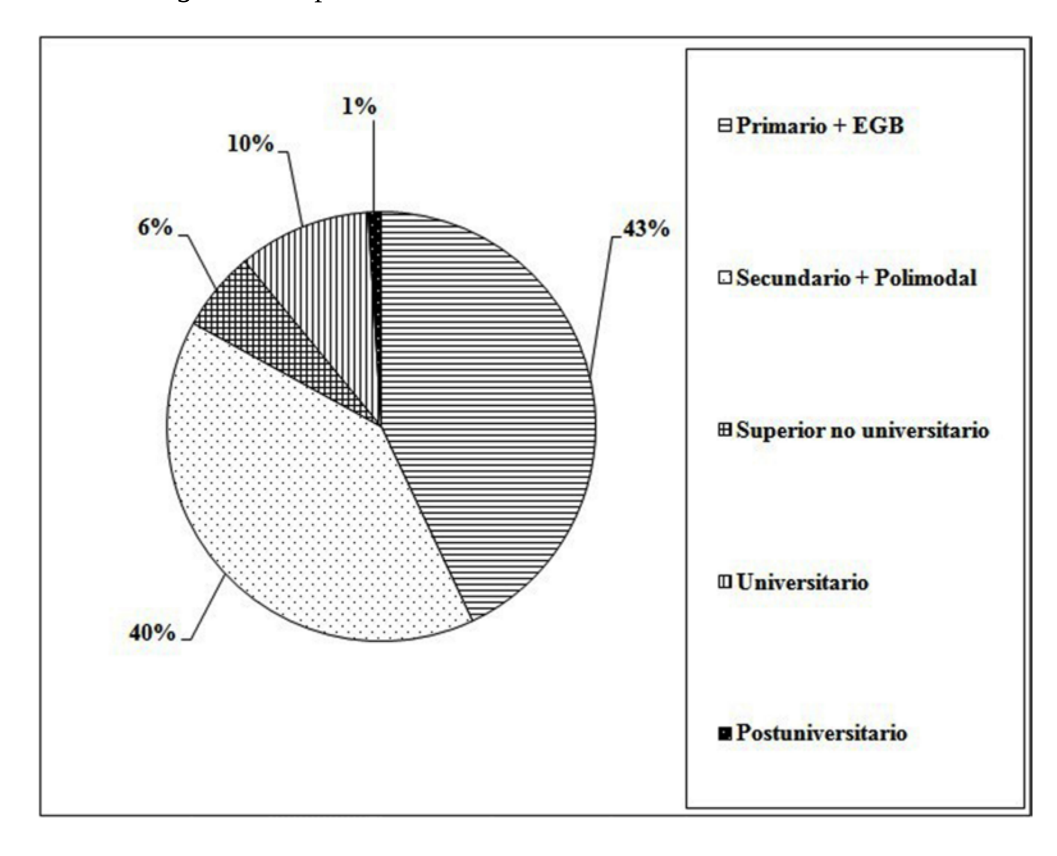
La escala de la ciudad, de jerarquía intermedia, indicaría un posicionamiento en el nivel de instrucción de la población, con mayor inserción en niveles medio y postuniversitario, por encima de la media nacional, con lo cual se podría pensar en una relación calidad educativa- población, superior a los promedios referidos.

Figura 3. Puerto Madryn: Máximo nivel de instrucción alcanzado 2001



Fuente: Elaboración personal sobre la base de información del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2001

Figura 4. Departamento Biedma: Nivel de Instrucción 2010



Fuente: Elaboración personal sobre la base de información del Censo Nacional de Población Hogares y Vivienda 2001

Tendencia a la diversidad de orígenes

Puerto Madryn se construyó con el aporte de galeses pero también de españoles e italianos. En la consulta en el sitio del municipio de esta ciudad, hemos encontrado que hacia 1881 la población italiana la formaban cuatro personas, todos genoveses; entre ellos, se destacaba el capitán Julián Bello, que había perdido su nave, la goleta "Montelón" a causa de un temporal cuando trataba de entrar al río Chubut. Veinte años después del arribo de los galeses, el 28 de mayo de 1885, el transporte nacional "Villarino" trae un grupo de italianos que venían a colonizar el valle del Chubut y que se radicaron todos en Rawson.

En julio de 1886 llegó el barco "Vesta" con 465 pasajeros a bordo, 300 de ellos contratados para cubrir la demanda de mano de obra en la construcción del ferrocarril del Chubut. En el grupo había italianos, tal el caso de Francisco Pietrobelli, quien junto a un grupo de 40 operarios, se dirigió hacia la localidad de Puerto Madryn y comenzaron a trabajar en el tendido de rieles de Trelew hacia esta ciudad. Al año siguiente llegó un nuevo contingente de familias italianas, con oficios: carpinteros, albañiles, pintores, sastres o zapateros. En realidad, el poblamiento se hizo efectivo a partir de 1886, cuando con mano de

obra de inmigrantes galeses, españoles e italianos en su mayoría, se construyó la vía del ferrocarril que unió Puerto Madryn con la ciudad de Trelew. A partir de ese momento, Puerto Madryn se transformó en la puerta de entrada y salida a la colonia.

La ciudad fue creciendo en forma paulatina alrededor de las actividades ferroviarias y portuarias y aquellas otras de servicios, como depósitos y comercios. Las vías ferroviarias y la costa eran las directrices más notables de crecimiento. Esta estructura se mantuvo funcionando hasta finales de la década del cincuenta y primeros años del sesenta. En esa misma década se levantaron las franquicias aduaneras, desaparecieron las últimas empresas marítimas de cabotaje, al igual que la Compañía Mercantil de Chubut y, finalmente, cerró el Ferrocarril Patagónico.

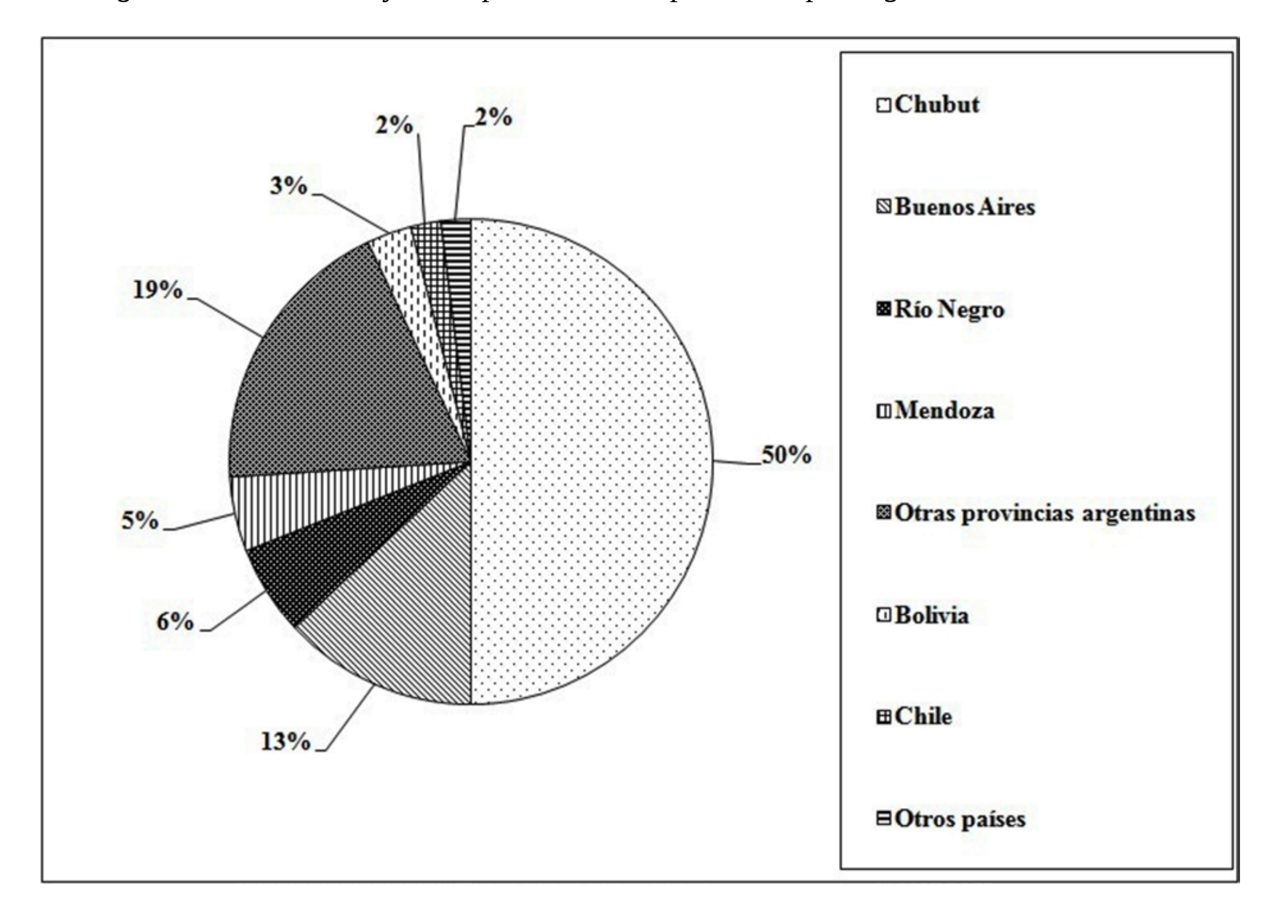
La historia de los diferentes grupos extranjeros que se asentaron en la ciudad es interesante y compleja, pues la presencia del puerto supuso que se mezclaran cantidad de orígenes de aquellos que decidieron dejar de ser tripulantes de los barcos y quedarse allí. Así fue que una de las primeras asociaciones de migrantes fue la Sociedad Cosmopolita, según nos cuenta Meisen (1983) (Cfr. Sanabra, 2012; Fernández, 2008; García Saínz y Pérez Medel, 2004). Ya sobre fines de la segunda década del siglo XX, Puerto Madryn vio llegar extranjeros nacidos en los países vecinos, tal el caso de numerosos chilenos, a los que sumaron migrantes bolivianos cuando se levantó la empresa Aluar. Ese colectivo fue creciendo hace más de 10 años y en la actualidad supera a los chilenos. Siguiendo con nuestro análisis demográfico, presentamos la composición de los migrantes internos e internacionales que predominan entre los habitantes de esta ciudad.

La Figura 5 demuestra que la ciudad de Puerto Madryn en 2001 tenía un 50 por ciento de su población que no había nacido en la provincia y estaba entre los casos extremos de diversidad migratoria (Sassone, González y Matossian, 2010). Habían llegado personas nacidas en las provincias de Buenos Aires, Mendoza y Río Negro, como del interior de la misma provincia de Chubut y de otras provincias argentinas (Sassone, González y Matossian, 2011:122). Cada presencia tuvo relación con diferentes momentos y contextos de la ciudad y de la región, durante los cuales se fue moldeando el habitante madrinense. El 7 por ciento de su población es extranjera, un 3 por ciento de origen boliviano, un 2 por ciento de origen chileno y otro 2 por ciento de orígenes varios.

Con respecto a la migración boliviana, la ciudad de Puerto Madryn es la que presenta la mayor participación de población de ese origen: un 38 por ciento, superando a los chilenos (34 por ciento). Estos migrantes llegaron atraídos por las demandas de mano de obra en la construcción, nicho económico dominado, a nivel nacional, particularmente por paraguayos y bolivianos, asociado con la puesta en marcha de Aluar a comienzos de los años setenta (Owen y Hughes,

2001:160; Sassone et al., 2012).

Figura 5. Puerto Madryn Composición de la población por lugar de nacimiento 2001



Fuente: Sassone, González y Matossian (2011:124)

A su vez, poco tiempo después, con el objeto de promover la diversificación económica, se construyó un parque industrial en el norte de la ciudad que abrió nuevas demandas de empleo en el sector de la construcción. A fin de aprovechar las ventajas competitivas del puerto de aguas profundas, se hicieron importantes inversiones para promover la industria pesquera. Esta actividad demandó mucha mano de obra para la preparación de las capturas diarias y estacionales; algunas tareas como las del fileteado fueron satisfechas desde sus comienzos por mano de obra femenina de origen boliviano.

Un alto porcentaje de mujeres bolivianas trabaja en el sector desde hace unos veinticinco años. Esa especialización laboral de mujeres migrantes es única en el país. A la luz de las economías familiares, supone la complementariedad de recursos en el sostenimiento familiar. Las mujeres y varones bolivianos que ingresaron a Argentina en la década del setenta tienen una edad cercana a los sesenta años, mientras que sus hijos nacidos en Bolivia han crecido en Puerto

Madryn y tienen de 30 a 45 años.

Diferenciación socio-espacial intraurbana

El crecimiento físico de la ciudad es fiel reflejo de las etapas históricas y del incremento demográfico. En esta ciudad, las primeras viviendas fueron casillas construidas por los colonos galeses que arribaron en el velero *Mimosa* en 1865; las levantaron sobre las rocas a lo largo de la costa en Punta Cuevas (Jones, 1986; Mattheus, 1992; Coronato, 1999). Años más tarde, con la construcción del ferrocarril que uniría el Golfo Nuevo con la Colonia Galesa en el Valle Inferior del río Chubut se construyeron viviendas e instalaciones de la empresa ferroviaria que originaron el actual emplazamiento de la ciudad.

El trazado urbano definitivo fue realizado en 1906 por el ingeniero inglés Allan Lea (empleado por la empresa ferroviaria de capitales ingleses), con manzanas de 100 x 100 y calles de veinte metros y una disposición de los lotes de tal manera que ninguno se enfrentaba ya que se alternaban los frentes de los lotes (Sanabra, 2003:120). La división social del espacio se trasunta en las elecciones residenciales: al norte de la línea del ferrocarril se localizaron las residencias de las personalidades reconocidas de la ciudad (Chalet Pujol y casa del Gerente del Ferrocarril Central del Chubut) y al sur las diversas instituciones, residencias y comercios (Sanabra, 2003:123)

Para la década del treinta la ciudad vivió su primera expansión hacia el sur con el llamado “Barrio Hotel” y se trasladaron los tambos al barrio “Villa Padilla”; hacia el Norte se inauguró el tramo de ruta nacional Nº 3 que une Puerto Madryn a San Antonio Oeste en la provincia de Río Negro y se comenzaron a aprovechar las bondades de la playa con la construcción de una hilera de casillas frente al mar (Cfr. García Saínz y Pérez Medel, 2004; Sanabra, 2012). Se cerró el Ferrocarril Patagónico en la década del sesenta, que había funcionado como estructurante de la organización del espacio urbano; de todos modos, en la actualidad su trazado coincidente con la Avenida Irigoyen contribuye a justificar aspectos de la división social del espacio urbano. Aquel fue el tiempo del estancamiento y la emigración. En la década del setenta, se creó el parque industrial al Norte, se construyeron viviendas para operarios de Aluar, el Estado construyó viviendas hacia el noroeste de la ciudad y los médanos del sur se convirtieron en los terrenos codiciados y valorados (Sanabra, 2003:127). A comienzos de este siglo XXI, la ciudad con más de 82.000 habitantes se afianzó en las actividades industrial, pesquera y turística. La ampliación de Aluar (2007-2012) generó mayor demanda de empleo y con ello la nueva llegada de migrantes internos y de países limítrofes, especialmente, bolivianos y paraguayos.

Los barrios de la ciudad, espejos de mundos sociales

La organización interna de esta ciudad, cuando se la recorre, demuestra fuertes disparidades paisajísticas. Es una fiel representación de la historia de la ciudad. Entre el área central, sobre el litoral del Golfo Nuevo y la trastierra hacia las bardas, desde el norte industrial hasta las playas y los estímulos al turismo hacia el sur, permiten atravesar diversidad realidades socioespaciales. Como otras ciudades del litoral de la Patagonia, Puerto Madryn ofrece distintas caras a sus residentes y a quienes, como visitantes, se adentran en ella. Por su parte, para el turista, las playas y ese litoral marítimo lo deslumbran, en particular, desde el área central hacia el sur. Puerto Madryn, como muchas otras ciudades intermedias, presenta una división socio-espacial de marcados contrastes.

Un primer criterio de comprensión de su realidad interna supone identificar sus distritos y barrios, entendidos como jurisdicciones administrativas que regula el gobierno local, de allí que se incluye tanto el Cuadro 1 como el plano con los distritos y barrios (Figura 6). Los distintos barrios de Puerto Madryn se diferencian por su antigüedad, su posición geográfica en el conjunto del espacio urbano, por el estilo arquitectónico y por un sentido de pertenencia que se negocia, en el cotidiano, entre las acciones del gobierno local y el sentir de los habitantes de los barrios. Cada uno de los barrios cuenta con juntas vecinales, sobre todo en los más nuevos y populares que actúan como espacios de convivencia social y de canalización de las necesidades hacia las autoridades. Desde el 2003, con el Plan Federal de Inversiones resurge la presencia del Estado en la construcción de viviendas, conformando de manera oficial, nuevos barrios.

Cuadro 1. Ciudad de Puerto Madryn: Distritos, Barrios y Barrios Alias

Distrito	Barrio	Barrios Alias
1- Centro	Parry Madryn	sin alias
	Conquistadores del Desierto	sin alias
	Santa María del Mar	sin alias
	Villa Padilla	Obras Sanitarias 20 Viviendas
2-Sur	Villa del Parque	Asociación 25 de Mayo
	Del Desembarco	Barrio Gabelco
	Luis Piedrabuena	sin alias
	Gobernador Galina	COVIM AR II 70 Viviendas
		COVITRE II 200 Viviendas
		40 Viviendas
		COVITRE I

Cuadro 1. Ciudad de Puerto Madryn: Distritos, Barrios y Barrios Alias (cont.)

Distrito	Barrio	Barrios Alias
2-Sur *(cont.)*	Provincias Unidas	Consorcio Juan B. Justo
		COVITRE III 47 Viviendas
	Bahía Nueva	sin alias
3-Oeste	Gobernador Fontana	20 Viviendas
		La Colina 50 Viviendas
	San Miguel	33 Viviendas
	Gobernador Roque González	SVOA 100 Viviendas
		SVOA 70 Viviendas
		112 Viviendas
		SVOA 18 Viviendas
		S.E.Y.O.M. 50 Viviendas
	Las Bardas	sin alias
4-Norte	Julio Argentino Roca	Departamentos de ALUAR
	Francisco Miguel Falcón	Comercio 254 Viviendas
	Patagonia	Patagonia
		Viviendas de ALUAR
		COVIM AR I 204 Viviendas
	Don Bosco	sin alias
	América	Agua y Energía
	Barrancas del Golfo	Agua y Energía
		Departamentos de ALUAR
	Sin Nombre	COVIM AR IV 16 Viviendas
		COVIM AR VI 60 Viviendas
5- Noroeste	El Porvenir	sin alias
	Perito Moreno	150 Viviendas
		160 Viviendas
	Ruca-Hue	81 Viviendas
		630 Viviendas
	Anön- Car	140 Viviendas
		159 Viviendas
		Comercio II 35 Viviendas
		287 Viviendas
	Agustín Pujol	Pujol II
	Martín Miguel de Güemes	CODEPRO I
	Manuel del Villar	Roque Azzolina
	V.E.P.A.M	sin alias

Cuadro 1. Ciudad de Puerto Madryn: Distritos, Barrios y Barrios Alias (cont.)

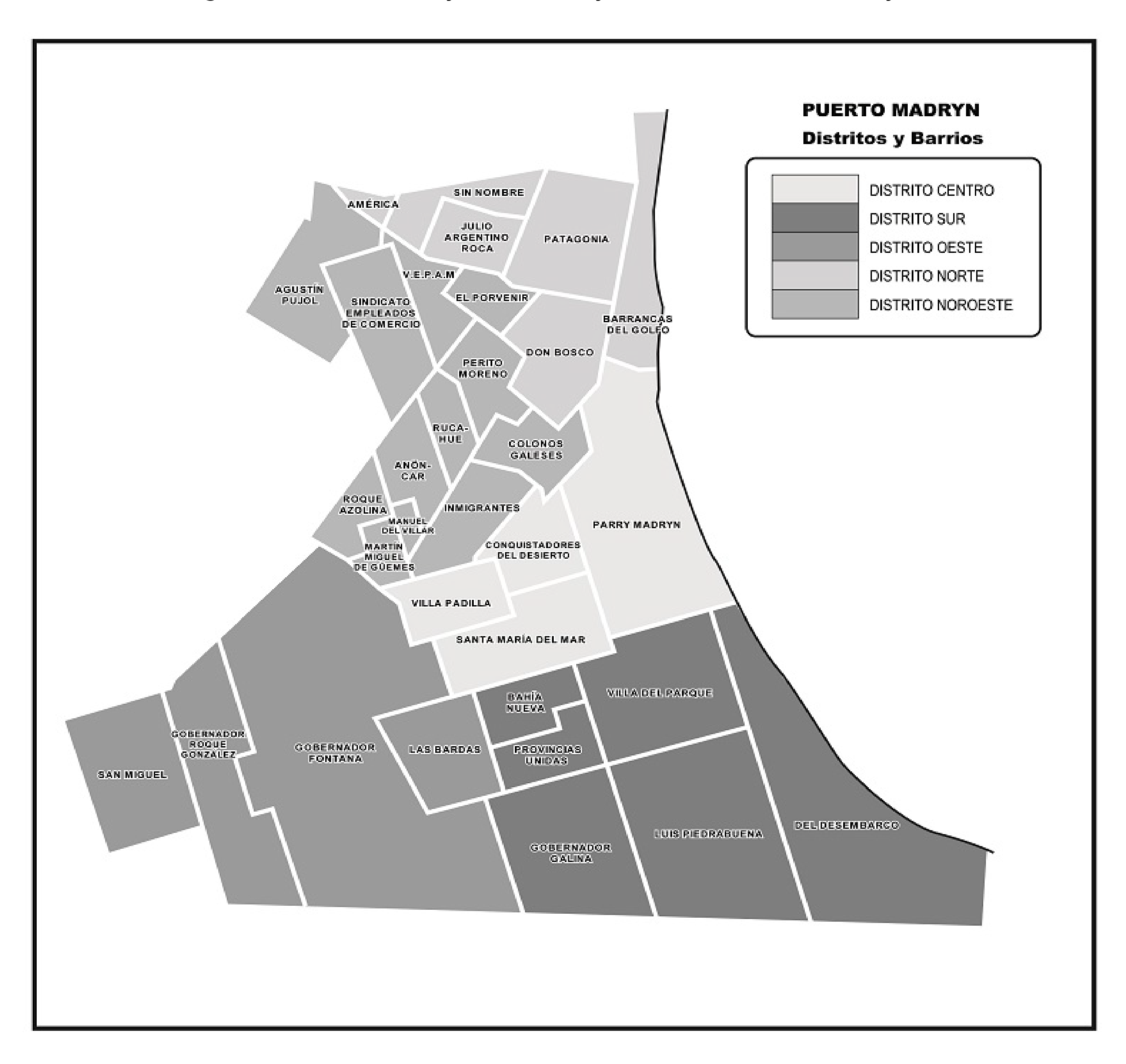
Distrito	Barrio	Barrios Alias
	Roque Azolina	Roque
	Inmigrantes	José Rucchi - Los Retoños
		SERVICOOP 50 Viviendas
		COVIM AR II 70 Viviendas
		Empleados Municipales
		287 Viviendas
	Sindicato Empleados de Comercio	Comercio II 119 Viviendas
		40 Viviendas
		Comercio III 51 Viviendas
		Comercio IV 200 Viviendas
	Colonos Galeses	COVIM AR VII 44 Viviendas
		Viviendas Plan Federal
	21 de Enero	Pujol I
6-Subrural	Quintas El Mirador	sin alias
7-Industrial	sin Barrio	

Fuente: Municipalidad de Puerto Madryn. Secretaria de Desarrollo Urbano (Información recopilada en 2007)

La ciudad presenta situaciones dispares en cuanto a sus áreas residenciales. El área central, sobre la línea de costa, corresponde al trazado original y allí funciona, sobre todo, la actividad bancaria y comercial. Se aprecia claramente la tendencia natural de crecimiento hacia el sur para usos residenciales y hacia el norte para usos industriales, mientras que en dirección a la periferia, en particular en el noroeste y el oeste, se distribuyen barrios populares.

En el espacio comprendido entre el Boulevard Brown (costa de mar) y la avenida Julio Argentino Roca sobresale el uso residencial permanente y convive con el uso residencial turístico. Hacia el oeste de la ciudad, se encuentra el resto de las áreas residenciales con un uso mixto del suelo, donde coexisten el uso comercial y los servicios de proximidad. Por ejemplo, el Barrio Julio Argentino Roca es el que nació a partir de la construcción de la empresa Aluar para otorgar viviendas en propiedad a sus empleados. Otros barrios se formaron a partir de los planes de vivienda FO.NA.VI. Por su parte, hay también barrios que nacieron del libre juego de la oferta y la demanda en el mercado inmobiliario local.

Figura 6. Puerto Madryn: Distritos y barrios de Puerto Madryn [7]



Fuente: Elaboración personal sobre la base de información recopilada en el Municipio de Puerto Madryn en 2007.

Dimensión social de las densidades urbanas

La configuración espacial actual de la ciudad de Puerto Madryn no tiene más de 30 años, cuando comenzó a triplicar y duplicar su población, con lo cual se produjo su expansión física. Pero dado que nos interesa acercarnos a caracterizar los mundos sociales que se entrecruzan en esta ciudad, proponemos partir del análisis de la división barrial y relacionarlo con la densidad de población. Como

[7] Las autoras agradecen a la Cartógrafa Lic. Roxana Albanito por el dibujo de este cartograma.

lo reconocen destacados autores como Emile Durkheim, Louis Wirth, Jane Jacobs, Colin Clark, Brian Berry, entre otros, la vitalidad urbana se encuentra en las densidades que estimulan las relaciones sociales, la interacción y el contacto público por la proximidad de los agentes.

En Puerto Madryn, como en toda ciudad, existe una directa relación entre el crecimiento físico de la ciudad y la diferenciación social. La ciudad es sinónimo de concentración de poblaciones y actividades, de allí que la densidad es el mejor indicador y, a su vez, contribuye a comprender su estructura (Meyer, 2001). Leal et al. (2012: 61) indican que, desde un punto de vista teórico, el concepto de 'densidad' merece varias precisiones en cuanto al tipo de 'elementos urbanos' considerados, sus mutuas interacciones y el modelo de ciudad".

Puerto Madryn es una ciudad con densidades medias (desde 100 hab/k2 en mas) y bajas (por debajo de 100 hab/km2), tal como se observa en la figura 7, por tanto, no tiene altas concentraciones de población y ello concuerda con su extensión y su tejido urbano abierto. El distrito Central no se destaca por la mayor concentración de población. Predominan las funciones comerciales y de servicios, en mucho relacionadas con la actividad turística, además de las funciones político-administrativas. Los pocos edificios en altura de la ciudad están en este distrito.

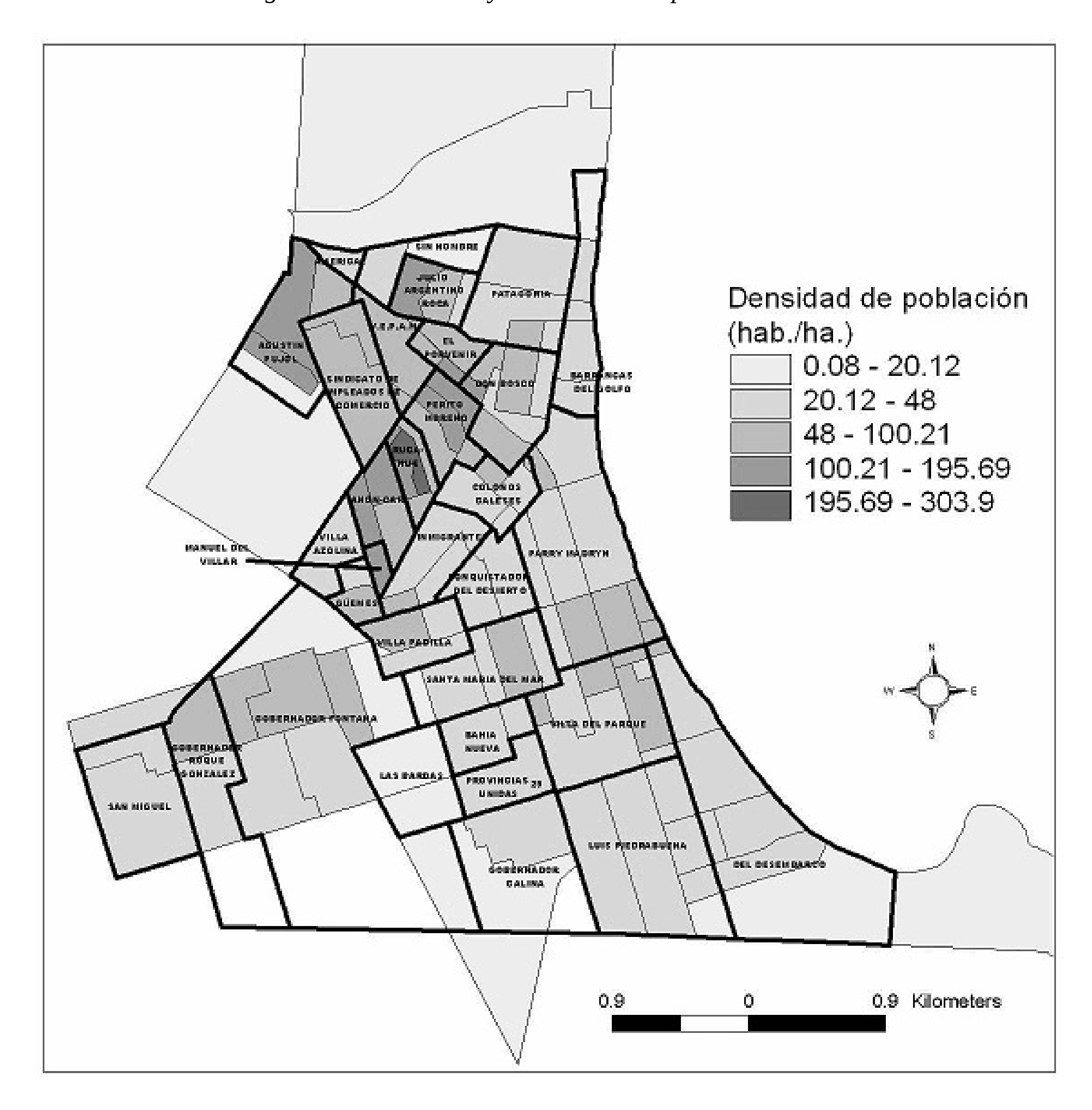
Sin embargo, es hacia el norte de la cuidad y en relación con el distrito industrial que las densidades son medianas superan los 100 hab/ha y aumentan en relación a la presencia de barrios populares donde habitan poblaciones obreras y de bajos recursos como en el barrio Ruca Hue y Agustín Pujol. Es que los barrios de estos distritos Norte y Noroeste son residencia estable de muchos de los trabajadores de los establecimientos de los cinco parques industriales (liviano, pesado, pesquero, conexo y agroindustrial), situados al Norte de la ciudad, en el llamado Distrito Industrial.

La urbanización informal de las periferias es una práctica popular clásica, nos dicen Dupont y Pumain (2002: 10), bajo "la forma de urbanizaciones piratas en las que no se respetan los reglamentos del urbanismo, o bien bajo la forma de ocupación ilegal de terrenos sin el consentimiento del propietario, con autoconstrucción de viviendas más o menos precarias. Estas ocupaciones ilegales se desarrollan de preferencia en terrenos disponibles en la periferia, muchas veces inadecuados para habitación".

En el caso de Puerto Madryn, los barrios más alejados del litoral (corresponden a los distritos Norte, Noroeste y Oeste) surgieron a mediados de los ochenta, luego de dos décadas de fortísimo crecimiento demográfico. A modo de ejemplo, con respecto a las periferias pauperizadas, se deben mencionar los barrios de los distrito Oeste y Noroeste que han nacido bajo ese formato, tales los casos de los barrios San Miguel en el primero y Agustín Pujol en el segundo.

En el barrio San Miguel, como en otros aledaños más cercanos al centro: el Gobernador Roque González, Gobernador Fontana y Las Bardas se identifican densidades son bajas, menores a 48 hab/ha y en algunos casos de hasta 100 hab/ha pero no más.

Figura 7. Puerto Madryn: Densidad de población 2001



Fuente: Elaboración personal sobre la base de información censal obtenida el Base de Microdatos REDATAM, Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 200.

Tres ciudades en una: ¿Qué tipo de modelo de ciudad?

La estructura urbana de Puerto Madryn revela la existencia de tres sectores diferenciados según nuestro análisis, como criterio de la división socioespacial de primer orden que advertimos y sostenemos que conviven tres ciudades en una:

a) La ciudad portuario-industrial
b) La ciudad "ventana al mundo"
c) La ciudad popular

La "ciudad portuario-industrial" coincide con el Distrito Norte y el Distrito Industrial (no incluido en la figura 7). El primero comprende siete barrios: Julio Argentino Roca, Francisco Manuel Falcon, Patagonia, Don Bosco, América, Barrancas del Golfo y Sin nombre. Algunos de estos barrios como el Francisco Miguel Falcón tienen subdivisiones internas pues en sus manzanas y correspondientes lotes se levantaron viviendas sociales y a esos sectores residenciales se los identifica como barrios también, dentro de los barrios, reconocidos para la administración local de la ciudad; nos referimos a los casos de los COVIM AR IV y VI. Los principales ejes viales son la avenida Guillermo Rawson sobre la costanera cuya continuación hacia el sur es la avenida Julio Argentino Roca, avenida Domec García Norte y su continuación, la avenida Kenneth Woodley, la avenida Juan XXIII Norte, más las calles José Menéndez, Pedro Derbes y su continuación Troperos Patagónicos y Obreros Unidos. Se caracteriza por estar ubicado sobre las bardas que concluyen en la avenida Guillermo Rawson junto a la costa. Allí se construyeron complejos habitacionales modernos sobre los acantilados en retroceso (Monti, 2012)[8]. También se encuentra el único cementerio municipal de la ciudad (en el Barrio Patagonia) y el Hospital Sub-Zonal Andrés Ísola (Barrio Don Bosco), inaugurado en 1934 y ampliado en la década del noventa, para atender la creciente demanda debido al aumento de población desde los años setenta. Es el hospital cabecera de siete centros de salud ubicados en los barrios con más alta vulnerabilidad de la ciudad; también corresponde a su área de influencia la localidad de Puerto Pirámide distante 104 Km. (en la Península Valdés). El distrito cuenta también con un área denominada Parque Bernardo Houssay (conocido por todos como "El Bosquecito"). El Distrito Industrial carece de áreas residenciales y cuenta con los tres parques iniciales: el Parque Industrial Liviano (51 ha), el Parque Industrial Pesado (600 ha), el Parque Industrial

[8] La ocupación del frente litoral en Puerto Madryn presenta dos características. En el área central se observa el desmonte de los médanos y avance de balnearios sobre la costa. En el norte y sur de la ciudad se presentan construcciones de edificios hacia los acantilados costeros en retroceso.

Pesquero (170 ha) más dos nuevos: el Parque Industrial Conexo (60 ha) más el Parque Agro-industrial (270 ha), ubicado en el sector oeste de la ciudad. También queda asociado a este Distrito el área de empresas distribuidoras de combustibles, localizada hacia Puerto Pirámides, o sea al norte de Puerto Madryn con empresas conexas a la actividad portuaria.

La ciudad « ventana al mundo » está hacia el Este, sobre el litoral del Golfo Nuevo, con las playas extensas de la bajamar. Es la del turismo internacional y la de los cruceros, la de las ballenas y la de los deportes acuáticos como el buceo. Se corresponde con los Distritos Centro y Sur. El primero comprende cuatro barrios, a saber: Parry Madryn, Conquistadores del Desierto, Villa Padilla y Santa María del Mar. Por su parte, el Distrito Sur comprende seis barrios: Villa del Parque, Del Desembarco, Luis Piedrabuena, Gobernador Galina, Provincias Unidas y Bahía Nueva. La ciudad «ventana al mundo» cuenta con el centro comercial, bancario y de servicios que según expresa Milton Santos, donde se reconocería el circuito superior de la economía urbana (Miguel et al. 2002: 34-45), viviendas residenciales, condominios, hoteles cinco estrellas, un pequeño polo científico (vincula el CENPAT, dependiente del CONICET, la Fundación ECO-centro, el Museo del Desembarco). En este sector de la ciudad se encuentra localizada el Área Natural Urbana Protegida “La Laguna”. Se trata de espejo de agua de origen antrópico producido por excavaciones realizadas para extraer grava y, a partir de una perforación de napas de aguas subterráneas, se originó a esta formación lagunar (Lanfiutti, 2005-118). Está limitada por las calles Lewis Jones, Gob. Alejandro Maíz, Villarino (asfaltadas) y San Martín (ripio), caracterizadas por el alto tránsito. La laguna no ha sido un impedimento para el crecimiento urbano aunque si se convierte en una barrera para la circulación de las calles Fournier y Love Parry en sentido este-oeste y de la calle Fray Luis Beltrán en sentido sur-norte.

Al Oeste se extiende la « ciudad popular» -la otra Madryn, la de la trastierra, la de las periferias, que no son en todos los casos periferias, pero se comportan como tales- , con calles de tierra, sin árboles, sin alcantarillas y anegable, de topografía difícil, próxima a la bardas. La divisoria entre el Este y el Oeste queda trazada por ejes viales: avenida Domec García Norte, calle Gobernador Fontana, avenida Hipólito Irigoyen y calle Juan B. Justo. Hacia el Oeste se presenta el crecimiento de la ciudad que implica el desborde de los límites naturales de la misma con loteos sociales municipales y viviendas construidas con planes provinciales y nacionales. Y esto ocurre en la otra Madryn, en la “Madryn popular”, en una ciudad que es modelo de ciudad fragmentada, como otras ciudades de la Patagonia (San Carlos de Bariloche o Comodoro Rivadavia), donde el componente migratorio, como vector de la diversidad cultural, es eje explicativo también de la fragmentación espacial. Comprende los Distritos Noroeste y Oeste. El primero comprende los barrios El Porvenir, Perito Moreno, Ruca Hue, Anön-Car, Agustín Pujol, Martín Miguel de Güemes,

Manuel del Villar, V.E.P.A.M., Roque Azolina, Inmigrantes, Sindicato Empleador de Comercio, Colonos Galeses y 21 de Enero. El Distrito Oeste comprende: Las Bardas, Gobernador Fontana, Gobernador Roque González San Miguel y Pte. Juan Domingo Perón.

Quedan fuera de esta caracterización del espacio interior de la ciudad la aparición de asentamientos precarios, sobre los cuales se hará referencia a poco. El crecimiento poblacional de los últimos años, tiene entre las causas principales la ampliación de la empresa Aluar iniciada en el 2005. La demanda de mano de obra para la construcción y servicios estimulo la llegada de más migrantes internos e internacionales, especialmente de origen boliviano. Este incremento poblacional no fue acompañado por planes de vivienda desde el gobierno (ya sea municipal, provincial o nacional), por lo que el acceso a la tierra y a la vivienda se convirtió en un serio problema a resolver. Los nuevos habitantes de la ciudad se asentaron en tierras fiscales sin servicios, dando lugar a la formación de asentamientos precarios como los denominados Nuevo Chubut, Nueva Esperanza, La lomita, La arbolada, 27 de Octubre, Alta Tensión, Malvinas Argentinas y Nuevo Madryn, localizados al noroeste de la ciudad y los asentamientos de la calle Dorrego y 9 de Julio en las inmediaciones al Barrio San Miguel al Oeste de Puerto Madryn. Esta es una problemática emergente que aún no ha sido estudiada y demanda diagnósticos socioespaciales en el corto plazo.

Estas dinámicas intraurbanas avalan la posibilidad de formular hipótesis acerca de las causas y consecuencias de la segregación residencial que parecería configurarse en el espacio interno de la ciudad de Puerto Madryn. Se habla de segregación residencial (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001) cuando aumentan la población inmigrante y se concentran en lugares específicos de la ciudad, creando grupos homogéneos, provenientes de un mismo país o provincia, que intentan repetir la estructura social y costumbres de su país de origen. Como ya lo hemos estudiado en otra oportunidad (Sassone y Hughes, 2009; Sassone et al, 2012), en esta ciudad, el barrio El Porvenir corresponde al modelo de segregación residencial, por origen o de base etnocultural. He aquí uno de los ejemplos que indican la complejidad de la funcionalidad de esta ciudad nueva y en expansión.

A modo de cierre

Puerto Madryn es una de las ciudades más dinámicas de la Argentina, con respecto al crecimiento demográfico. Sus tasas de crecimiento han sido extremadamente rápidas como las del período 1970-1980 con más del 12%. Este dinamismo está en directa relación con el aporte de migrantes internos e internacionales, que demuestran que es la única ciudad con diversidad migratoria, más allá de la región metropolitana de Buenos Aires. La industria, el

puerto y el turismo son el sostén de esta ciudad, que atrae a tanta migración pese a carecer de agua, la que es provista por un acueducto desde el río Chubut y, entonces, esto demuestra sus problemas de sostenibilidad ambiental. Sin embargo, es un centro urbano que ejerce una gran atractivo, en particular, en su distrito Central, con un encuadre paisajístico que está entre los más bellos del país. Se aprecia claramente la tendencia natural de crecimiento hacia el sur para usos residenciales y hacia el norte para usos industriales, mientras que en dirección a la periferia, en particular en el noroeste y el norte, se distribuyen barrios populares, con atributos espaciales, sociales y funcionales propios. Una estructura de disparidades.

Observar la ciudad desde su dimensión demográfica lleva a pensar que no está preparada para compensar las dinámicas sociales emergentes, tanto por la fuerte presión poblacional como por la diversidad de orígenes. La demanda de viviendas, por un lado, y el fomento de los encuentros culturales, por el otro, resultan fuertes demandas para una sociedad tan joven como la madrinense. Por su parte, la distribución y evolución de las densidades dan cuenta indirectamente de los procesos de transformación urbana. Puerto Madryn, si bien se ajusta a un modelo de ciudad compacta, presenta una tendencia a la expansión espacial del tipo mancha de aceite aunque la presencia de las bardas ofrece barreras naturales y sus periferias avanzan a costo de parámetros básicos de accesibilidad y bajos estímulos a las interacciones sociales. La tarea de las intervenciones urbanísticas tiene un gran desafío pues la cohesión social está por construirse, sin perder de vista, las variables de la interculturalidad.

Referencias

Argentina. Municipalidad de Puerto Madryn (2008). *Diagnóstico social del barrio San Miguel*. Documento interno.

Coronato, F. (1999). Punta Cuevas. Inicio de la colonización, *II Jornadas Regionales de Historia y Arqueología del siglo XIX*, Guaminí, 10-12 de setiembre de 1999. En línea: http://members.tripod.com/guamini/ponencias/1.html, acceso: 3 de febrero de 2009.

Dupont, V. y Pumain, D. (2002) Introducción. De la ciudad compacta a las metrópolis policéntricas. En: Dureau F. et al. (coord.) (2002) *Metrópolis en movimiento: una comparación internacional,* Bogotá, Alfaomega, 3-20.

Fernández, E. (2008). …Y el pueblo se llenó de italianos. La construcción del gasoducto, en voces de testigos de esa época. En: *Cuadernos de Historia Patagónic*a (2008), Nº 2. Puerto Madryn. Biblioteca Popular Agustín Alvarez,

197-204.

García Saínz, E. y Pérez Medel, V. (2004). *Suplemento Ilustrado de Golfo Nuevo, Álbum biográfico*. Puerto Madryn. Impresora Golfo Nuevo, 390 p.

Jones, N. (2004). Vinieron para quedarse. Breve historia de los galeses en Chubut. Puerto Madryn. Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn, 47-82.

Jones, L. (1986). *La colonia galesa. Historia de una nueva Gales en el territorio del Chubut en la República Argentina.* Rawson, Editorial El Regional, *237 p.*

Lanfiutti, M. A. (2005). Bases para la elaboración de un plan de manejo para el área natural urbana protegida "La Laguna", Puerto Madryn, *Párrafos Geográficos*. Nº 4. 118-142.

Leal, Jesús et al. (2012) Densidades urbanas y sociales en dos barrios centrales de Madrid: virtudes, excesos y desigualdades de fondo, *Urban*, N° 4, 61-79.

Matthews A. (1992). *Crónica de la Colonia Galesa de la Patagonia.* Esquel, Editorial El Regional, Gráfica Alfa, 160 p.

Meisen, J. (1983). *El Madryn olvidado*. Puerto Madryn, Ed. Golfo Nuevo, 77 p.

Meyer. A. M., Urban Densities and socio-residential organization Example of the urban area of Hamburg (Germany), *Cybergeo: European Journal of Geography* [En ligne], Dossiers, 12ème Colloque Européen de Géographie Théorique et Quantitative, St-Valéry-en-Caux, France, 7-11 septembre 2001, document 244 URL : http://cybergeo.revues.org/5826.

Miguel, E. et al. (2002). La Geografía y los nuevos espacios de consumo. Estudio de caso: Trelew y Puerto Madryn. *Párrafos Geográficos*. Año 1 Nº 1, 34-45.

Monti, A. (2012). Evaluación de la gestión del riesgo en costas urbanizadas de Patagonia: el caso Puerto Madryn. Primeras Jornadas Nacionales de Ambiente. Eje Riesgo Ambiental: 879-888. Urlberich, A. (Ed). Tandil, Buenos Aires.

Owen, O.; Hughes, J. (2001). Dos décadas de inmigración boliviana en el Valle Inferior del Río Chubut. *Contribuciones Científicas. GAEA.* Puerto Madryn-Trelew, 155-166.

Roccatagliata, J. A. (1987). *La Patagonia. Perspectivas para su desarrollo*. Buenos Aires, SENOC. Colección PROMEC-Geografía, 136 p.

Romero, A. M. (2010). *Percepción de los distintos actores locales de Puerto Madryn en relación a los impactos de la actividad de cruceros*. Neuquén, Universidad Nacional del Comahue. http://www.fatu-uncoma.com.ar/documentacion/phocadownload/Tesinas/tesina_impacto_cruceros.pdf, 80 p.

Sabatini, F., G. Cáceres y J. Cerda (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles

cursos de acción. *EURE*, 27, 82.

Sanabra, C. (2003). Desarrollo urbano de Puerto Madryn. Desde sus orígenes hasta 1970. *Cuadernos de Historia Patagónica,* Puerto Madryn, Centro de Estudios Históricos y Sociales, Nº 1, 117-128.

Sanabra, P. (2012). *Puerto Madryn 1940 y tantos…* Trelew, Biblioteca Popular Agustín Álvarez. 236 p.

Sánchez, D. C.; Jiménez, L. R.; Carbajal, D. B. y Acosta, M. (2005). Puerto Madryn: crecimiento turístico y deterioro ambiental. *Contribuciones Científicas GÆA* Sociedad Argentina de Estudios Geográficos Vol. 17, 291-305.

Sassone, S. M. (1992). La Patagonia. Balance geográfico de los movimientos migratorios. *Anales de GÆA.* Sociedad Argentina de Estudios Geográficos (Buenos Aires), Tomo 19, 233-264.

Sassone, S. M. (2000). Reestructuración territorial y ciudades intermedias en la Argentina. *Revista Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Ministerio de Fomento (Madrid), Vol. XXXII, Tercera época Nº 123, primavera 2000, 57 – 94.

Sassone, S.; Hughes, J. (2009). Fe, devoción y espacio público: cuando los migrantes construyen lugares. En: Carballo, C. T. (coord.) *Cultura, territorios y prácticas religiosas.* Buenos Aires, Prometeo, 151-174.

Sassone S., González M., Matossian, B. (2010). Urbanización e inmigración limítrofe en la Argentina: Casos de homogeneidad y diversidad migratoria, *SEPOSAL Seminario Internacional de Población y Sociedad en América Latina.* Salta, GREDES/CONICET, 9 - 12 de junio. CD ROM.

Sassone S. M.; González M.; Matossian B. (2011). Ciudades Patagónicas de la Argentina: Atracción, crecimiento y diversidad migratoria. *Revista Aristas* N° 6, 109-130. Universidad Nacional de Mar del Plata.

Sassone S. M. et al. (2012). Apropiación territorial y reproducción cultural de migrantes en contextos urbanos : Trelew y Puerto Madryn. En : Monti, A et al. *Miradas Geográficas de la Patagonia.* Trelew. Biblioteca Popular Agustín Álvarez, 227-246.

Sociedad Italiana De Mutuo Socorro Duca Degli Abruzzi: 100 años de historia, Diario el Chubut. http://www.elchubut.com.ar/nota/53064-sociedad-italiana-de-mutuo-socorro-duca-degli- abruzzi-100-anos-de-historia/

http://www.madryn.gov.ar/areas/intendencia/index.php

http://www.cultura.madryn.gov.ar/

http://www.estadística.chubut.gov.ar

Parte 4

LA REGIÓN TURÍSTICA

LA FAUNA EMBLEMÁTICA PARA EL TURISMO EN LAS REGIONES COSTERA Y DE LA ESTEPA DE LA PATAGONIA ARGENTINA

NIRICH Gabriela

Resumen

La fauna silvestre de la Patagonia Argentina se encuentra entre uno de los principales atractivos turísticos de la región. Dentro de las especies de fauna patagónica, algunas de ellas pueden considerarse emblemáticas por su atractivo y aprovechamiento en la promoción y desarrollo del turismo. En la región costera se destacan la ballena franca austral, los elefantes marinos, los lobos marinos, las toninas overas, las orcas y los pingüinos de Magallanes. En la región de la estepa sobresale la presencia de los guanacos, las maras y los choiques. Las especies animales emblemáticas de la Patagonia Argentina se constituyeron en un producto turístico y al mismo tiempo hicieron crecer la importancia de su conservación.

Palabras claves: fauna de la Patagonia Argentina, ballena franca austral, elefante marino, lobo marino, tonina overa, orca, pingüino de Magallanes, guanaco, mara, choique.

THE EMBLEMATIC FAUNA FOR THE TOURISM AT THE COASTAL AND STEPPE REGIONS OF THE PATAGONIA ARGENTINA

Abstract

The Patagonia Argentina's wildlife is one of the principal region's tourist attractions. Within the Patagonia's species of fauna, some can be considered emblematic for their attraction and use in the promotion and development of the tourism. At the coastal region are outstanding the southern right whales, the southern elephant seal, the south american sea lions, the bottle-nosed dolphin, the killer whales and the Magellanic penguin. At the steppe' region are distinguished the presence of the guanacos, the maras (or patagonian hares) and the Darwin's rhea. The animal species of the Patagonia Argentina were constituted as a region's tourism product and at the same time they increased the importance of their conservation.

Key words: Patagonia Argentina's wildlife, southern right whale, southern elephant seal, south american sea lion, bottle-nosed dolphin, killer whale, magellanic penguin, guanaco, mara, Darwin's rhea

La fauna como atractivo turístico

El crecimiento de la importancia de la fauna como atractivo turístico se relaciona con el desarrollo y crecimiento del ecoturismo y el turismo de naturaleza. El ecoturismo surgió junto con el movimiento ecologista de fines de los años setenta. A partir de los años noventa el ecoturismo ha crecido entre el 20% y el 34% anual. En el 2004, el ecoturismo y el turismo de naturaleza creció tres veces más rápido de lo que creció la industria del turismo en su totalidad. Además, es uno de los sectores del turismo en el que se prevé mayor crecimiento en las próximas dos décadas. El programa medioambiental de las Naciones Unidad (UNEP) y Conservación Internacional han indicado que la mayoría de la expansión del turismo está ocurriendo en y cerca de las áreas naturales del mundo que quedan (The International Ecotourism Society, 2006). Es así que es de esperar que el turismo en general y en particular el ecoturismo hacia la región patagónica se incrementará en los próximos años.

En las regiones donde la naturaleza es el componente central del producto turístico, la fauna representativa juega un rol de destacada importancia en la atracción de turistas y en el marketing turístico del destino. Es así que se encuentran especies animales emblemáticas de destinos específicos, como por ejemplo el canguro y el koala en Australia, el elefante indio y el tigre de bengala en la India, el rinoceronte blanco, la cebra y la jirafa en países del este de África, el jaguar y el tucán en las selvas amazónicas de Brasil o el oso panda en China, por enumerar algunos ejemplos. En la región costera y de la estepa de la Patagonia Argentina se destacan asimismo algunas especies que con el tiempo y el desarrollo de la actividad turística de la región se constituyeron en emblemáticas, o como las denomina Tremblay (2002),“iconos”.

Pascal Tremblay (2002) analizó diversos estudios realizados y bibliografía existente en relación a la fauna como atractivo turístico y agrupó las características relevantes y subjetivas de la fauna en la atracción de turistas de la siguiente manera:

- **Gran tamaño** (asociado con la **visibilidad**): La mayor posibilidad de encontrar y ver fácilmente las distintas especies hace que mejore la calidad de la observación de fauna. De esta manera se ve que los mamíferos de gran tamaño son preferidos a los de pequeño tamaño y las aves grandes a las pequeñas.
- **Apariencia estética**: Es una característica subjetiva que relacionada el atractivo estético de las distintas especies animales y el valor social y cultural de los observadores de fauna. Por ejemplo, en general se ve que el interés hacia las aves está determinado por un atractivo de tipo estético.
- **Carisma**: algunas especies tienen un carisma especial hacia los humanos. Esta característica se encuentra especialmente en los animales domésticos.

Carisma es un atributo complejo en sí mismo que va más allá de la belleza, puede incluir características tales como la posibilidad de acercamiento al animal, la posibilidad de interactuar con ellos, etc. El carisma negativo se puede relacionar con el rechazo que despiertan ciertos animales, ya sea porque no son considerados bellos (ej.: sapos), porque tienen un comportamiento desagradable (ej.: animales carroñeros) o son considerados peligrosos. Sin embargo, estas características que despiertan aprensión pueden transformarse en fascinación. La presencia de animales potencialmente peligrosos despierta interés, como por ejemplo los leones, los tiburones y los cocodrilos.

- **Rol cultural**: es el rol que ciertas especies tienen en determinadas comunidades o sociedades. Se ve que hay una relación entre el valor económico, espiritual y cultural con respecto a ciertas especies animales (ej.: camélidos, equinos, bovinos, etc.). Esto explica parcialmente el interés general en presas tradicionales que sirven al hombre de alimento, o para la confección de vestuario y abrigo. Por esto, los predadores de estos animales representan una amenaza para el hombre y son por lo tanto descalificados.
- **Utilidad**: relacionado usualmente con la industria del hombre. Esta característica puede ser destacada a nivel turístico acentuando el interés sobre una especie. Ejemplos de esto, son las demostraciones con animales domésticos donde se muestran las relaciones entre el hombre y sus animales (ej.: doma, esquila, arreo).
- **Representativo de una especie en peligro de extinción**: El hecho de que una especie se encuentre o se haya encontrado en algún momento de su evolución en peligro de extinción puede significar un mayor atractivo, o un valor agregado.
- **Similitud con los humanos**: Se ve una tendencia por parte de los observadores de fauna de interpretar los animales relacionando sus atributos y comportamientos con aquellos encontrados en los humanos, referido así a un antropomorfismo aplicado en los animales. Es así que características humanas consideradas “buenas” son valoradas cuando se encuentra su relación en las especies animales. Los observadores suelen identificar en las especies carismáticas como que son curiosos, alegres, sociables, que interactúan con el hombre, interpretando estas características como signos de acercamiento hacia el hombre. Sin embargo, también los hábitos sociales son destacados en especies muy alejadas del hombre como ser las abejas y las hormigas. Del mismo modo se ha visto que la capacidad de afecto (como el cuidado de las crías) o la adhesión a comportamientos humanos socialmente aceptados (como la monogamia) despiertan gran interés en las preferencias hacia ciertos animales. Existe así una tendencia general a demostrar mayor aprecio e interés hacia mamíferos y pájaros. Por otra parte

se demuestra menor interés hacia peces, reptiles y anfibios, y eventualmente invertebrados. Se considera una excepción interesante las mariposas, probablemente por sus características afectivas y estéticas.

Tremblay concluye que la observación de fauna para los turistas presenta un gran componente de afecto más que de aprendizaje. Exceptuando algunos turistas como los expertos observadores de aves que sistemáticamente buscan información y conocimiento, una gran proporción de turistas que visitan atractivos naturales están simplemente “contemplando” un paisaje o un ecosistema en el que los animales constituyen un atributo. En este aspecto ciertas especies se convierten en iconos de un lugar, de un paisaje, de un ecosistema. Habitualmente, la actividad turística de la Patagonia recurre a imágenes de diversas especies animales características del entorno para su promoción. Entre las más utilizadas tanto en la promoción como en el desarrollo de la actividad turística se encuentran la ballena franca austral, los pingüinos de Magallanes, los elefantes marinos, los lobos marinos, las orcas, las toninas overas en la zona costera marina y los guanacos, los choiques y las maras en la zona de la estepa.

A priori, y tomando en consideración lo dicho por Tremblay estas especies podrían considerarse “íconos” de la región patagónica. Sin embargo, otras especies podrían considerarse icónicas, tales como el piche patagónico, el puma, el zorro, los cauquenes, los albatros, los cormoranes, o las gaviotas por enumerar algunos. Una valuación posterior por especie y tomando en cuenta las características destacadas por Tremblay sería necesaria para identificar cabalmente las especies emblemáticas. A los fines del presente trabajo, se considerarán las especies comúnmente empleadas en la promoción y desarrollo de la actividad turística, antes mencionadas.

La región costera y de la estepa de la Patagonia Argentina

Patagonia es el nombre de la región de América del Sur cuyo límite norte es un borde indefinido a lo largo del río Colorado y se extiende hacia el sur de la Argentina y Chile hasta el cabo de Hornos. Si bien su territorio mayormente está formado por mesetas áridas cubiertas con arbustos y plantas que reciben el constante azote de los vientos y cuyo bioma característico es la estepa, la Patagonia también incluye una variada costa, montañas húmedas cubiertas de bosques, un archipiélago y grandes campos de hielo continental (Harris, 2008). Este capítulo tiene en consideración las especies emblemáticas para el turismo que habitan la zona costera y de la estepa de la Patagonia Argentina, que coinciden con las especies comúnmente empleadas en la promoción y desarrollo de la actividad turística.

En la región patagónica durante el siglo XIX y hasta principios del siglo XX los

lobos marinos, los elefantes marinos y las ballenas fueron objeto de una caza indiscriminada. A partir de 1935 la caza de estas especies comienza ser vedada y se comienza a registrar un aumento en la población de dichas especies de mamíferos marinos. Actualmente la extensa región considerada cuenta con 35 Áreas Protegidas[1] que incluyen ambientes costeros, marinos y terrestres, con diferentes grados de implantación de acuerdo a las jurisdicciones y administraciones (nacionales, provinciales, municipales y privadas).

Entre ellas se encuentra la Península Valdés que obtuvo reconocimiento mundial al ser declarada Patrimonio Natural de la Humanidad, tres sitios en la Red Hemisférica de Aves Playeras de Humedales para las Américas y un sitio RAMPSAR (Convención sobre los Humedales de Importancia Internacional) (Tagliorette y Mansur, 2008). Las áreas protegidas de la región son en su gran mayoría de jurisdicción Provincial y se encuentran cercanas a centros urbanos o son muy accesibles.

Para las provincias, en particular Chubut, los apostaderos, colonias y áreas de cría de aves y mamíferos marinos atractivos para el turismo fueron motivo de creación de las áreas protegidas (Tagliorette y Mansur, 2008). La creación y manejo de áreas naturales protegidas es una de las estrategias más importantes para asegurar que los recursos naturales sean conservados. Es así que podemos decir que las especies animales de la Patagonia se constituyeron en un producto turístico de la región y a su vez hicieron crecer la importancia de su conservación.

A partir de inicios de la década del noventa el turismo en la región ha crecido en forma significativa. Tomando datos de los registros llevados a cabo por la Municipalidad de la ciudad de Puerto Madryn (2009), ciudad que en los últimos años adquirió un marcado carácter turístico, el turismo ha conocido en los años recientes una expansión cuya magnitud cabe calificar de histórica respecto a la evolución de la ciudad. Este crecimiento se manifiesta en todas las expresiones que pueden ser utilizadas como indicadores del fenómeno turístico. Tomando el indicador más básico, como es el número de turistas recibidos, se aprecia que existe una nítida línea ascendente que revela un incremento del turismo desde 1995 en un promedio de un 11% anual (Nirich, 2009).

Por otro lado en las últimas décadas, los estudios científicos sobre la vida silvestre del Cono Sur han inspirado cientos de artículos que han contribuido también en atraer turistas. Los pingüinos de Magallanes, los lobos marinos y las ballenas son actualmente protagonistas de la ciencia, la televisión y los

[1] Un área protegida es, según la definición propuesta por la Unión Mundial para la Naturaleza (UICN, en sus siglas en inglés, 1992), "una superficie de tierra y/o mar especialmente consagrada a la protección y mantenimiento de la diversidad biológica, así como recursos naturales y los recursos culturales asociados, y manejada a través de medios jurídicos u otros medios eficaces".

reportajes en todo el mundo. Prácticamente todo lo que ofrecen actualmente los negocios de la Patagonia tienen como protagonistas a la vida silvestre y los paseos y excursiones que promueven los hoteles y las agencias de viaje tienen como objeto la observación de fauna silvestre (Conway, 2007).

La fauna emblemática para el turismo en la costa y estepa de la Patagonia Argentina

A continuación se realizará una descripción de la fauna emblemática para el turismo de la región costera y de la estepa de la Patagonia Argentina para conocer sus características, sus costumbres y la época del año en que es posible su observación. La información ha sido tomada principalmente de la "Guía de Aves y Mamíferos de la Costa Patagónica" realizada por Guillermo Harris, 2008.

Ballena franca austral (Eubalena Australis):

La ballena franca austral forma parte de la orden de los Cetáceos y pertenece a la familia *Balaenidae*. Ballenas robustas con rostro arqueado y barbas largas. Nadan en forma relativamente lenta. Para alimentarse avanzan con la boca abierta y filtran pequeños invertebrados marinos. La ballena franca austral llega a medir de 12 a 17 metros y pesar 30 a 35 toneladas. Carece de aleta dorsal y posee una poderosa aleta caudal. La cabeza es muy grande y roma y representa casi la tercera parte del largo del cuerpo. El cuerpo es totalmente negro, a veces moteado de gris, pardo y blanco, con una mancha irregular blanca en el abdomen.

En la cabeza presentan áreas irregulares de piel engrosada y elevada llamadas "callosidades", cuya ubicación y forma varía de una ballena a otra y se mantiene durante toda la vida del animal. Las callosidades están cubiertas por una delgada capa de crustáceos parasitarios llamados "ciámidos", que les dan una coloración blanca. Poseen barbas, 250 a cada lado, que miden 25 centímetros al nacer y alcanzan más de 2 metros en el adulto. Las barbas son de material córneo, están dispuestas como los dientes de un peine y se insertan a ambos lados de la mandíbula superior. El borde interno de las barbas se desfleca y forma un tamiz que sirve para filtrar presas diminutas en el agua.

El apareamiento en las aguas que bordean la Península Valdés, se produce entre junio y noviembre. Varios machos compiten entre sí para ponerse en situación de apareo con la hembra. Se estima que la gestación dura doce meses y cada hembra tiene una cría o ballenato cada tres años. Los nacimientos se producen entre junio y octubre. La cría es amamantada con frecuencia, al nacer tiene 5 metros y crece a razón de 3,5 centímetros diarios durante los primeros meses de vida. La cría permanece con la madre durante un año y regresan juntas a los

lugares de crías para allí separarse. La hembra llega a la madurez sexual cuando tiene seis años. Se estima que viven entre 50 y 70 años.

Debido a que las ballenas francas australes son grandes, anchas, nadan lentamente, se alimentan cerca de la superficie y que cuando mueren flotan, fueron objeto de caza indiscriminada hasta principios del siglo XX. Una ballena de 70.000 kilogramos de peso producía, aproximadamente 30.000 kilogramos de grasa subcutánea y 1.600 kilos de barbas, de la grasa se obtenía por fusión unos 24.000 kilos de aceite de ballena (Martínez de Gorla, 2005). El aceite era utilizado como combustible para lámparas y también para la impermeabilización de barcos, fundamental por el incremento del tráfico naval a partir del siglo XVII. Con el descubrimiento del petróleo se comienza a producir kerosene y el aceite de cetáceos comienza a ser reemplazado por este como fuente de iluminación doméstica.

Por otro lado, las barbas de las ballenas se cortaban en tiras cortas y delgadas para la fabricación de corsés. Además, se utilizaron para la fabricación de paraguas, hasta principios del siglo XIX cuando fueron sustituidas por varillas de acero. Como las barbas luego de reblandecerlas en un baño de vapor de agua se las podía moldear con gran facilidad se usaban también para la fabricación de empuñaduras de distintos objetos de uso cotidiano, hasta ser sustituido por el celuloide que resultaba mucho más barato (Martínez de Gorla, 2009). La mayor parte de la masacre de las ballenas francas australes se dio durante el siglo XIX, cuando se registra una importante expansión en la caza de ballenas hacia los mares del sur luego de que las ballenas francas del norte y las ballenas de Groenlandia de características similares fueran casi extinguidas (Conway, 2007).

A partir de 1935 la Argentina participó activamente para evitar la captura comercial de las ballenas a través de la Comisión para la Reglamentación de la Caza de Ballenas creada en ese año. Desde 1964, la Comisión Ballenera Internacional (CBI) trata de regular la caza de todas las especies de ballenas. En 1974, la Legislatura de la provincia del Chubut declaró Parque Marino Provincial al Golfo San José, en las costas del Chubut, unos de los refugios elegidos por estos animales para completar su ciclo de reproducción. Esta iniciativa conservacionista fue reconocida a nivel internacional. En 1984, el Congreso de la Nación Argentina les dio a las ballenas el título de Monumento Natural Nacional, máxima protección legal que el país puede brindarle a la especie.

Se calcula que antes de la llegada del hombre blanco, la población de ballenas francas australes superaba los 100.000 ejemplares. Con la caza se había prácticamente extinguido a principios del siglo XX. El cetólogo Roger Payne empezó a estudiar a las ballenas francas en la Península de Valdés en 1970, y en los veinte años transcurridos luego fueron identificadas más de 1.000 ballenas francas, utilizando las callosidades como marcas identificatorias. La población

se incrementó en alrededor del 7% anual entre 1970 y 1990 (Conway, 2007).

La observación de ballenas se realiza en forma embarcada exclusivamente desde la localidad de Puerto Pirámides, ubicada dentro del Área Natural Protegida Península Valdés. Esta modalidad se comenzó a desarrollar en el año 1973, cuando se creó la primera empresa de avistaje de ballenas y de actividades náuticas del pueblo. Se lleva a cabo en la temporada en que la ballena franca austral se acerca a las costas del Golfo Nuevo para su reproducción (apareamiento, nacimiento y cría de sus ballenatos) entre el 15 de junio y el 15 diciembre de cada año, pudiendo adelantarse el comienzo o atrasarse la finalización de la temporada, dependiendo de la presencia o no de los cetáceos (Nirich 2009).

También se puede realizar avistaje desde costa, especialmente en la zona denominada El Doradillo ubicada sobre las márgenes del Golfo Nuevo, a unos 15 kilómetros al norte de la ciudad de Puerto Madryn. El Doradillo es uno de los escasos lugares del mundo donde se congregan y se pueden apreciar desde la costa las ballenas francas australes durante la temporada de reproducción y cría, entre los meses de junio y diciembre. En la parte norte de El Doradillo, en las playas denominadas La Cantera, ubicadas inmediatamente al norte de Punta Flecha, hay un importante declive que favorece el acercamiento de las ballenas. Esto permite que estén muy cercanas a la costa y su observación sea muy fácil (Nirich, 2009). La zona es un Área Protegida Municipal que a su vez se encuentra en la zona de amortiguación del Área Natural Protegida Península Valdés.

Las ballenas francas australes se encuentran en casi todos los océanos del hemisferio sur, entre los 20˚ de latitud sur y la Antártida, aunque es más común entre los 30˚ y los 50˚ de latitud sur. Se realiza avistaje de esta especie también al sur de Australia y de Sudáfrica.

Pingüino de Magallanes (Spheniscus Magellanicus):

El pingüino de Magallanes es un ave no voladora que pertenece a la familia *Spheniscidae*. Tienen pico fuerte, cuerpo robusto e hidrodinámico, alas fuertes y achatadas como aletas, con patas palmadas para la natación. El pingüino de Magallanes adulto mide 44 centímetros y tiene un peso promedio de 4,4 kilos. Tiene un pico grueso terminado en gancho. Su parte superior y pectoral tiene una doble banda negra. Una línea blanca rodea los costados de la cabeza detrás de los ojos y la parte ventral es blanca. La hembra es similar al macho pero de contextura física algo más liviana, frente menos prominente y pico levemente más delgado. Durante el primer año el juvenil tiene la cabeza y partes superiores color gris perla y el plumaje se torna blanco en la parte ventral.

Se alimentan de peces, incluidas anchoítas, merluzas jóvenes, crustáceos y calamares. Nidifican en colonias a veces muy grandes como es el caso de la colonia

del Área Natural Protegida Punta Tombo, en los mismos lugares todos los años.

Según la época del año en la colonia de Punta Tombo se observan los siguientes eventos:

- *principios de septiembre*: los primeros machos arriban a la costa para adueñarse de sus nidos. Las hembras comienzan a llegar dos semanas más tarde. La hembra elige su pareja, que regularmente es la misma del año anterior, y ambos se turnan para reacondicionar el nido. Las peleas por parejas o nidos son comunes y a menudo sangrientas.
- *octubre*: comienza la puesta de los huevos. La hembra pone dos huevos blancos con cuatro días de diferencia. La pareja se turna, reemplazándose cada semana o diez días para la incubación, que dura 40 días.
- *noviembre*: se produce la eclosión de los huevos. Durante las primeras semanas los padres se relevan en el nido para empollar a los pichones; luego ambos salen al mar en busca de alimento y solo vuelven por periodos breves para alimentar a sus crías.
- *Diciembre y enero*: crecimiento de los pichones y una intensa actividad sobre la playa.
- *Febrero*: cuando tiene 80 a 110 días de edad, el pichón muda su plumón por el plumaje juvenil y va al mar para alimentarse por sí mismo. No volverá hasta la temporada próxima. El joven del año anterior muda en febrero y en abril lo hace el adulto reproductor. La muda dura entre 2 y 3 semanas, luego el ave inicia la migración.
- La actividad de la colonia decrece en forma marcada hasta quedar desierta a fines de abril.

Existen colonias de reproducción desde la Península Valdés hasta Tierra del Fuego, en el Océano Atlántico y hasta Valparaíso en Océano Pacifico (33˚05’S). Fuera de la época de nidificación, la población del Atlántico migra más de 4.000 kilómetros al norte, hasta la latitud de Río de Janeiro, Brasil (Harris, 2008). Dicha colonia se ha convertido en la atracción de vida silvestre más conocida de toda la Patagonia. Además de ser la mayor colonia de pingüinos de Magallanes que existe, es también la mas pintoresca (Conway, 2007).

Elefante marino del sur (Mirouga leonina):

El elefante marino del sur forma parte de la orden de los Pinnípedos y pertenece a la familia *Phocidae*. Mamíferos marinos que se crían en tierra. Carecen de orejas externas visibles. Los testículos están ocultos dentro de la cavidad abdominal. En tierra se desplazan reptando sobre el abdomen. Nadan con las aletas traseras y utilizan poco las delanteras, relativamente pequeñas. Pueden

hacer buceos prolongados. En tierra avanza reptando sobre el abdomen con un movimiento de balanceo.

Los elefantes marinos adultos machos miden entre 4 y 5 metros y pesan de 2,4 a 3,6 toneladas mientras que las hembras miden 3 metros y pesan hasta 800 kilogramos. El macho tiene una nariz con probóscide grande que da origen a su nombre. A fines de agosto los machos comienzan a llegar a las playas de reproducción tradicionales y enseguida empiezan a competir por los espacios. Poco después empiezan a llegar las hembras. Controlado por un macho dominante, cada harén tiene entre diez y veinte hembras, en algunos casos más de cien. Los harenes se reparten a lo largo de la playa de pedregullo en espacios de 200 a 1000 metros.

La hembra da a luz una sola cría cinco días después de su llegada a la costa. Dieciocho días después de dar a luz, la hembra entra nuevamente en celo y se aparea con el macho dominante del harén. La cría es amamantada durante veintitrés días, y aumenta rápidamente de peso hasta alcanzar 130 kilos, luego es destetada y la madre se desentiende de ella. La cría permanece en tierra de cinco a ocho semanas; entonces parte al mar en busca de alimento. Luego de destetar a su cría, la hembra ingresa en el mar para alimentarse durante dos meses y medio; luego regresa a la costa para mudar la piel. El macho dominante parte una vez que se ha apareado con todas las hembras de su harén o ha sido desplazado por otro. Los últimos machos se quedan hasta noviembre. La muda dura de dieciséis a veintiún días, comienza en noviembre y concluye en marzo.

Es común a lo largo de la costa externa de la Península Valdés y costas de la provincia de Chubut, siendo una especie que goza de cierta exclusividad respecto a las otras provincias patagónicas. Se instalan en plataformas rocosas costeras poco elevadas y en playas de arena y pedregullo de zonas costeras aisladas. Pueden observarse durante todo el año pero son abundantes en la época de reproducción (Harris, 2008). Se encuentran concentraciones de esta especie también en las Islas Georgias del Sur, (350.000), Islas Macquire (78.000) e islas Kerguelen (189.000). La población de la Península Valdés, con cerca de 50.000 individuos, muestra señales de crecimiento. Las reservas de la Península Valdés se destacan por ser las más septentrionales y estar ubicadas sobre tierras continentales.

Lobo marino del sur o Lobo marino de un pelo (Otaria flavenscens):

El lobo marino del sur forma parte de la orden de los Pinnípedos y pertenece a la familia *Otariidae*. Mamíferos marinos que deben volver a tierra firme (o al hielo) para procrear. Poseen orejas externas, ubicadas detrás de los ojos. Los testículos se hallan dentro de una bolsa escrotal ubicada entre los miembros traseros. Para desplazarse en tierra adelantan las aletas traseras y caminan o “galopan” sobre las cuatro extremidades.

El lobo marino del sur adulto macho mide de 2,3 a 2,6 metros y pesa 340 kilogramos. Es muy musculoso y compacto. El cuello es engrosado y el hocico grande, romo y respingado. Posee una melena larga y conspicua. El pelaje se compone de una capa única de pelos aislantes color castaño fuerte, con melena más clara. La hembra es mucho menor, mide de 1,8 metros a 1,9 metros y pesa 144 kilogramos. La cría es de color negro al nacer y muda a castaño claro al mes de vida. El macho emite bramidos ásperos y resoplidos; la hembra balidos fuertes, y el cachorro bala como un cordero, llamada que reconoce la madre.

Es un animal muy gregario, en el mar nadan en grupos de dos, tres o más y en la costa forman colonias para la reproducción y el descanso. Se alimenta principalmente en aguas poco profundas, a pocos kilómetros de la costa. Su alimentación consta de peces, crustáceos, moluscos y aves. La muda es gradual y ocurre anualmente de abril a agosto.

A fines de diciembre los machos empiezan a competir por las hembras. Varios harenes lindantes entre si, en un grupo compacto, conforman la colonia de cría. Cada harén tiene entre una y diez hembras. Cada macho dominante se coloca en el medio del harén y lo defiende de otros machos. Las disputas son constantes y las luchas entre machos se tornan feroces. Los machos desplazados permanecen alrededor de la colonia.

A la semana de la llegada a la colonia e inclusión en un harén, la hembra da a luz a una cría. La mayoría de las crías nacen en el mes de enero. La gestación dura poco menos de un año. La hembra entra nuevamente en celo unos seis días después de parir y se aparea con el macho dominante del harén. Entre uno y tres días más tarde, la hembra deja a su cachorro en la costa, en una “guardería” y se interna al mar a alimentarse. Al mes de edad la cría comienza a adentrarse en el mar junto con la madre. La hembra amamanta a su cría durante diez meses. Luego de la temporada de cría, los machos vuelven al mar para alimentarse y reponerse. En marzo la colonia de cría disminuye en cantidad. En invierno se juntan en colonias separadas de las hembras. La hembra alcanza la madurez sexual a los cuatro años, el macho solo puede defender un harén a los siete u ocho años. Viven alrededor de 18 años.

Es un residente común de las costas patagónicas. Las colonias de reproducción se ubican en restingas, playas protegidas e islas costeras. Se encuentran distribuidos desde el sur de Brasil hasta Tierra del Fuego por el océano Atlántico y hasta Perú por el océano Pacifico. También en Isla de los Estados, Islas Malvinas y la Isla de Diego Ramírez (Harris, 2008).

Antes de la llegada del hombre blanco a la Patagonia había centenares de miles de pinnípedos (lobos marinos y elefantes marinos). A partir de la llegada de naves españolas, británicas, norteamericanas y francesas a las costas patagónicas las colonias de pinnípedos, junto con las ballenas francas australes, comenzaron a ser objeto de caza indiscriminada (Martínez de Gorla, 2009).

A los elefantes marinos del sur se los llevó al borde de la extinción en todo el cono Sur. Los elefantes marinos eran cazados principalmente por su grasa de la que se podía extraer casi 1.000 litros de aceite que se utilizaba como combustible para lámparas. Los lobos marinos eran cazados principalmente por su piel que se utilizaba para la fabricación de productos de cuero (Conway, 2007).

En la República Argentina, se fue reglamentando la actividad de caza marítima hasta que en 1953 se prohibió la caza del lobo de dos pelos y se reguló la del lobo marino de un pelo. Estos pinnípedos quedaron definitivamente protegidos por el decreto nacional Ley 1216, con fecha 19 de Abril de 1974 el mismo Prohíbe la caza de lobos, elefantes marinos, focas, pingüinos, y especies similares de la fauna marina, este decreto es una ampliación del decreto 1252/58 que prohibió la caza de cetáceos.

Orca (Orcinus orca):

La orca forma parte de la orden de los Cetáceos y pertenece a la familia *Delphinidae*. Es el delfín oceánico de mayor tamaño. La orca macho adulta tiene de 7 a 9 metros y pesa de 3 a 7 toneladas mientras que la hembra mide 6 metros y es de menor peso. Tiene el cuerpo robusto, ahusado. La aleta dorsal es muy alta, recta y triangular; en el macho mide 1,5 metros y en la hembra 1 metro, y en ella es curvada hacia atrás.

Es de color negro con una mancha ventral blanca que forma un tridente en el abdomen, y una mancha blanca ovalada detrás de cada ojo. Tiene una mancha de forma de “montura” de color gris detrás de la aleta dorsal, que difiere de un animal a otro. La parte inferior de la aleta caudal es de color blanco o gris claro. Tiene de diez a trece pares de dientes cónicos en cada mandíbula. Solitaria o en grupos de 2 a 10 animales (en otras partes del mundo forma grupos mucho mas grandes).

Los grupos son unidades sociales estables, centrados en una o más matriarcas (que suelen estar emparentadas) y sus crías. Los miembros del grupo viajan y cazan juntos, y acuden al rescate de sus compañeros cuando están enfermos o atrapados. Cuando se desplaza lentamente, permanece sumergida de cuatro a siete minutos y, en ocasiones, hasta veinte minutos, puede cubrir más de cinco kilómetros bajo el agua. Puede bucear casi a 300 metros. La dieta de las orcas de la región incluye peces, aves (pingüinos, patos vapores, cormoranes), lobos marinos, elefantes marinos, delfines y a veces crías de ballena franca (Harris, 2008).

Las orcas de la Patagonia y de la Antártida han desarrollado una compleja y peligrosa metodología de caza que consiste en el varamiento intencional sobre la playa, el que realizan nadando velozmente hacia la costa, para varar sobre ella casi dos tercios de su longitud, atrapando un lobo o un elefante marino, y regresar al mar con enérgicos movimientos dorso ventrales, trasladando la presa viva para compartirla con los integrantes de su grupo. Esta caza tan particular es

muy arriesgada, puesto que es muy alta la posibilidad de que durante el intento de atrapar a su presa la orca quede varada permanentemente.

Comportamientos similares se han observado en las islas del archipiélago Crozet en el Océano Indico sub-antártico y en la Antártida (Fundación Orca). Esto se puede observar en la Península Valdés; en Punta Norte, entre la última semana de febrero y la primera de abril cuando los cachorros de lobo marino se aventuran al mar por primera vez, y en la Caleta Valdés entre septiembre y octubre cuando las crías de elefantes marinos se aventuran al mar por primera vez. Es así que las orcas tienen hoy el valor de una maravilla natural, por lo que sus relativamente confiables visitas y ataques a los lobos marinos las han convertido en una atracción única (Conway, 2007).

Las orcas son polígamas. La gestación dura quince meses. Cada tres a cinco años la hembra da a luz una sola cría, que mide de 2 a 2,5 metros al nacer y pesa cerca de 200 kilogramos. La madre amamanta a su cría por un año. La hembra llega a la madurez sexual a los 9 o 10 años y el macho a los 15 o más. El macho vive alrededor de 35 años y la hembra más de 50. Se encuentran en océanos del todo el mundo, muy común en las latitudes altas. Es un residente común en la Península Valdés, pero de población local reducida (Harris, 2008).

Tonina overa (Cephalorhynchus commersonii):

La tonina overa forma parte de la orden de los Cetáceos y pertenece a la familia *Delphinidae*. Es una de las especies más pequeña de delfines en el mundo, mide 1,5 metros. Es de característico color negro con una faja blanca ancha que cruza el frente de la aleta dorsal y baja por los flancos hasta el vientre. La garganta es de color blanco. Es rechoncha con “melón” bajo en la aleta dorsal. Tiene de veintinueve a treinta dientes pequeños y puntiagudos en cada mandíbula. La cría tiene 70 centímetros al nacer, es de color parduzco con una banda blanca presente.

Por lo general nada en pequeños grupos de 2 o 3, muy ocasionalmente en manadas grandes. Acostumbra a saltar. Se alimenta de cangrejos, calamares y peces, como pejerrey y sardina fueguina. A veces acompañan a las embarcaciones en movimiento y nadan en la ola de la proa. Utiliza botes, muelles y la costa para encerrar a sus presas. La mayor parte de las crías nacen en diciembre y enero.

Residente muy común en los puertos de Rawson y Comodoro Rivadavia, en la ría Deseado, Bahía San Julián y Puerto Santa Cruz. Visitante ocasional en la costa de Península Valdés. Se la encuentra en aguas de muy poca profundidad, incluso dentro de la zona de las rompientes. Se distribuyen por gran parte de las costas patagónicas y hasta Punta Arenas en Chile. Hay una población separada en las islas Kerguelen, en el Océano Indico (Harris, 2008). Desde el puerto de la ciudad de Rawson se puede realizar avistaje embarcado de toninas overas durante todo el año, aunque por las condiciones climáticas se realizan

mayormente durante la temporada de primavera y verano.

Guanaco (Lama guarnicoe):

El guanaco forma parte de la orden Artiodactyla (grupo extenso y variado de mamíferos que se compone de animales como las ovejas y las vacas) y pertenece a la familia *Camelidae.* De las seis especies de camélidos que existen en el mundo en la actualidad, cuatro se encuentran en América del Sur: alpaca, llama, vicuña y guanaco (las otras dos especies son los camellos y dromedarios). De los cuatro camélidos sudamericanos, el guanaco es de distribución más amplia, y el único que existe en la Patagonia en estado salvaje.

El guanaco llega a medir 1,8 metros de altura. Es el más alto de los herbívoros autóctonos de la estepa patagónica. Tiene un pelaje sumamente fino. Sus partes dorsales son de color ocre y las partes ventrales blancas. El morro y parte superior de la cabeza son de color negro. Posee orejas largas y cola corta y abultada. La hembra es difícil de distinguir del macho, salvo por su comportamiento.

Es un animal gregario, rara vez es solitario. Su estructura social se basa en el grupo familiar. Un macho dominante o "relincho" establece un territorio de 1 a 5 km² y defiende un harén de 6 a 16 hembras. Los machos no reproductores permanecen todo el año en grupos que pueden reunir más de cien animales. Durante el día el grupo recorre lentamente la estepa ramoneando y pastando y retornan al atardecer a sus dormideros preferidos. No necesita beber durante largos períodos.

El adulto puede correr a 60 Km/h y el joven o "chulengo" es capaz de correr con velocidad al día de vida. Como señal de agresión, yergue la cabeza, coloca las orejas para atrás y escupe saliva que, si entra en contacto con los ojos del adversario lo enceguece momentáneamente. En octubre los machos pelean entre sí para adueñarse del territorio. La gestación de la cría dura entre 345 y 360 días. La hembra pare una cría por año. Los chulengos nacen en noviembre con un peso de entre 8 y 11 kilogramos. Dos semanas después de parir la hembra se aparea nuevamente con el macho dominante de la manada. La hembra alcanza la madurez sexual a los dos años. El macho está en condiciones de establecer un territorio y formar un grupo familiar entre los cuatro y seis años.

El guanaco es cazado por su carne y su piel, y por lo tanto su distribución como sus poblaciones sufren una marcada disminución (Harris, 2008). El habitante rural en general, lo considera un animal inútil que compite con su ganado por el mismo alimento. Si bien el guanaco goza de protección dentro de las áreas protegidas, en la actualidad los parques nacionales y reservas provinciales de la Patagonia son insuficientes y no alcanzan para albergar poblaciones viables de esta especie. En general su supervivencia depende de las decisiones de manejo que tomen los ganaderos de la Patagonia sobre si aceptan o no la permanencia

de esta especie en sus propiedades. El guanaco representa la esencia misma de la Patagonia (Fundación Patagonia Natural, 2007).

Choique o Ñandu petiso (Pterocnemia pennata):

El choique es un Ave no voladora que pertenece a la familia *Rheidae* (de los ñandúes). Mide 120 centímetros. Tiene un cuerpo rechoncho y sin cola. Posee un plumaje marrón grisáceo pálido con jaspeado blanco. El pichón o “charito” posee el dorso con gruesas rayas blancas y grises. El juvenil tiene un plumaje gris uniforme a partir del mes de edad.

Es activo durante el día. Se mueven en bandadas de dos o tres hasta cincuenta o más individuos. Corre ante cualquier peligro, desplegando fugazmente una o ambas alas. Durante periodos breves puede alcanzar velocidades que superan los 50 km/h. Se alimenta durante el día de pastos, hojas, frutas y semillas. Su dieta incluye flores de quillimbai (*Chuquiraga avellanedae*) y frutas de piquillín (*Condalia microphylla*). También se alimenta de insectos. La muda de su plumaje ocurre entre septiembre y marzo.

La reproducción comienza en julio. El macho atrae al harén de dos a seis hembras, con las que se aparea. Construido por el macho, el nido es una leve depresión en el suelo de unos 50 centímetros de diámetro, tapizado con plumón y pastos secos. Cada hembra pone hasta diez o doce huevos, uno cada dos días. Los huevos pesan unos 600 gramos cada uno y son de color verde vivo, que, con el correr de los días, se torna amarillo blanquecino. La nidada puede llegar a contener más de cuarenta.

El macho se encarga de las tareas de incubación y de cría. Las hembras son sexualmente maduras a los tres años de vida. Cuando terminan la puesta en un nido, abandonan al macho en busca de otro. La incubación dura de 41 a 42 días. Si es molestado durante ese periodo el macho puede abandonar el nido. Los pichones comienzan a emitir sonidos desde el interior del huevo para sincronizar la eclosión; todos los huevos del nido eclosionan dentro de un periodo de 24 horas, y los charitos abandonan en el lapso de un día después. Enseguida comienzan a alimentarse solos, bajo el cuidado del macho. Se distribuyen en toda la Patagonia y parte de las provincias oeste de la Argentina, así como las regiones correspondientes a Chile. Fue introducido en Tierra del Fuego (Harris, 2008).

Mara o Liebre patagónica (Dolichotis patagonun):

La mara forma parte de la orden Rodentia y pertenece a la familia *Caviidae*. La mara tiene 50 centímetros de altura y mide 80 centímetros de largo. Dentro de los roedores tiene un aspecto agradable. Cabeza cuadrada con orejas grandes y redondeadas. La cola es muy corta y la rabadilla es redondeada. Su color en la parte anterior es canela y se vuelve oscuro en el dorso y ancas. Tiene una visible

franja blanca alrededor de la rabadilla. Las patas son largas, las delanteras son muy delgadas y terminan en cuatro dígitos, las traseras en tres. Brinca como un pequeño antílope. Puede superar los 45 km/h cuando corre.

Por lo general andan en parejas. Ocasionalmente varias decenas se juntan para alimentarse de pastos cortos que cubren los lechos húmedos de lagunas secas. Recorre la estepa durante el día alimentándose de pastos, hierbas, flores, frutas y vainas de semillas. Rara vez bebe agua. A la noche duerme bajo los arbustos. Son estrictamente monógamos, si llegara a morir uno de los integrantes de la pareja, el o la sobreviviente toma otro compañero solo después de transcurrido un cierto lapso. El apareamiento comienza en junio y julio, cuando la hembra entra en celo. La gestación dura 90 días y la hembra da a luz a dos crías entre agosto y enero. En general tienen una sola camada por año.

Las crías permanecen en madrigueras que suelen ser utilizadas por varias parejas. Las hembras preñadas se turnan para preparar las madrigueras, las cuales constan de un túnel corto de unos dos metros que desemboca en una cámara irregular a poca profundidad. La misma madriguera se usa año tras año. Una vez que las hembras han terminado de cavar no entran mas a la madriguera que será utilizada solo por los cachorros. A partir de las seis semanas de vida, los cachorros siguen a sus padres durante el día y empiezan a pastar. El destete se produce a las once semanas. Pueden vivir hasta quince años.

Se encuentran comúnmente en la costa norte de la Patagonia. Frecuentemente en los bordes que separan los pastizales de los arbustos. Las densidades más altas se registraron en las partes centrales de la Península Valdés, donde en 1984 se determinó que había un animal cada ocho hectáreas (Harris, 2008).

Calendario de la fauna emblemática

FAUNA	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
Ballena franca austral					Presencia	Presencia	Cría	Cría	Cría	Cría	Cría	Cría
Pingüino de Magallanes	Cría	Cría	Muda	Muda					Cría	Cría	Cría	Cría
Elefante marino del sur	Muda	Muda	Muda	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Cría	Cría	Cría	Cría	Muda
Lobo marino del sur	Cría	Cría	Cría	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Cría
Orca		Presencia	Presencia	Presencia					Presencia	Presencia	Presencia	
Tonina overa	Cría	Cría	Cría	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Cría
Guanaco	Cría	Cría	Cría	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Cría	Cría	Cría
Choique	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Cría	Cría	Cría	Cría	Presencia
Mara	Cría	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Cría	Cría	Cría	Cría	Cría

Presencia Cría Muda

El presente calendario muestra la distribución a lo largo del año de la presencia en la región de las especies antes mencionadas. Este tipo de calendarios es muy común en las actividades de promoción y desarrollo turístico ya que ayudan a los turistas a conocer con anterioridad cuales especies serán probablemente observadas cuando realicen el avistaje. Las especies emblemáticas de la región se encuentran en mayor cantidad y variedad en los meses de primavera (entre septiembre y diciembre) período en que nacen las crías y se efectúa la reproducción de la mayor parte de las especies.

Conclusión

La Patagonia Argentina cuenta con paisajes prístinos de particular belleza y una importante y variada fauna. La ballena franca austral, los pingüinos de Magallanes, los elefantes marinos, los lobos marinos, las orcas, las toninas overas, los guanacos, las maras, los choiques son "iconos" de la región costera y de la estepa patagónica. Usos y costumbres propias de la actividad turística han determinado esta denominación.

Año a año cientos de miles de turistas, tanto nacionales como extranjeros, se acercan a la región a disfrutar del paisaje de la Patagonia Argentina y sus ecosistemas en el que sin duda la fauna silvestre constituye un atributo de destacada importancia. La afluencia de turistas a la región se incrementó debido a que durante los últimos años ha crecido el interés por viajar a áreas naturales y al mismo tiempo ha crecido la preocupación a nivel internacional por el desarrollo de un turismo sostenible, un turismo que satisfaga tanto las necesidades de los turistas como las necesidades de las comunidades de los destinos turísticos (Nirich, 2009).

En este sentido, los apostaderos, colonias y áreas de cría de aves y mamíferos marinos atractivos para el turismo fueron motivo de creación de las diversas áreas naturales protegidas (Tagliorette y Mansur, 2008). La creación y manejo de áreas naturales protegidas es una de las estrategias más importantes para asegurar que los recursos naturales sean conservados. Es así que podemos decir que las especies animales de la Patagonia se constituyeron en un producto turístico de la región y al mismo tiempo pusieron de manifiesto la importancia de su conservación.

Para ampliar los conocimientos en relación a la fauna emblemática de la región y el turismo se deberían desarrollar diversos estudios que incluyan en primer lugar la determinación de cuáles son las especies emblemáticas siguiendo métodos científicos. También se deberían determinar y evaluar las expectativas que tienen los turistas sobre la fauna local y si las mismas son cumplidas. Además, habría que profundizar los estudios relacionados con la interacción

entre turistas y fauna patagónica para mejorar las prácticas turísticas, disminuir el impacto de la actividad sobre el medioambiente y fortalecer el desarrollo de las comunidades locales.

Referencias

Conway, William (2007) “Patagonia. Los grandes espacios y la vida silvestre” Editorial El Ateneo. Buenos Aires, Argentina.

Fundación Orca [En línea] <http://www.fundorca.org.ar/prof.htm>

Fundación Patagonia Natural (2007) Revista Patagonia Natural, Año 2 N˚ 2 – Febrero de 2007

Harris, Guillermo (2008) “Guía de aves y mamíferos de la costa Patagónica”. Editorial El Ateneo. Buenos Aires, Argentina.

Martínez de Gorla, Dora (2009) “La llegada del hombre blanco y la explotación de los mamíferos marinos en la costa intermedia”. Buenos Aires, Argentina.

Nirich, Gabriela (2009) “Actividad turística en Puerto Madryn: dinámica económica y desarrollo turístico sostenible”. Sociedad Argentina de Estudios Geográficos, Boletín N˚ 127. Buenos Aires, Argentina.

Nirich, Gabriela (2009) “Los atractivos turísticos de la ciudad de Puerto Madryn”.

Ramsar Wetlands Convention [En línea] <http://www.ramsar.org>

Tagliorete, Alicia y Mansur, Lidia (2008) “Manual de Áreas Protegidas”. Editado por la Fundación Patagonia Natural. Puerto Madryn, Argentina.

The International Ecotourism Society (2006) “Facts Sheet: Global Ecotourism” [En línea] <www.ecoutourism.org>

Tremblay, Pascal (2002) “Tourism Wildlife Icons: Attractions or Marketing Symbols?” School of Business, Tourism and Hospitality. Darwin, Australia

UNESCO (1999) World Heritage Nomination – “IUCN Technical Evaluation Península Valdés (Argentina)” <http://whc.unesco.org/archive/advisory_body_evaluation/937.pdf>

LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS DEL ÁREA DE INFLUENCIA DE PUERTO MADRYN

NIRICH Gabriela

Resumen

La afluencia del turismo a la ciudad de Puerto Madryn se debe principalmente a la calidad y variedad de los atractivos turísticos de la ciudad y de la región. Dentro del área de influencia de Puerto Madryn se encuentran el Área Natural Protegida Península Valdés; el Área Natural Protegida Punta Tombo; el Valle Inferior del Río Chubut, donde se hallan las ciudades de Rawson, Trelew, Gaiman, Dolavon y Villa Dique Florentino Ameghino; la localidad de Telsen, junto a la meseta de Somuncura, y la ciudad de Sierra Grande con su balneario Playas Doradas. La región cuenta con paisajes prístinos de particular belleza y una atractiva y variada fauna marina y terrestre características de la región costera y de la estepa de la Patagonia Argentina.

Palabras claves: atractivos turísticos, Área Natural Protegida Península Valdés, Área Natural Protegida Punta Tombo, Rawson, Trelew, Gaiman, Dolavon, Villa Dique Florentino Ameghino, Telsen, Sierra Grande.

THE TOURIST ATTRACTIONS OF PUERTO MADRYN'S SPHERE OF INFLUENCE

Abstract

Tourist arrivals to the city of Puerto Madryn are mainly a result of the quality and variety of the city and the region's tourist attractions. Puerto Madryn's area of influence includes the Natural Protected Area of Peninsula Valdes; the Natural Protected Area of Punta Tombo; the Río Chubut's Inferior Valley embracing the cities of Rawson, Trelew, Gaiman, Dolavon and Villa Dique Florentino Ameghino; the small town of Telsen, next to the Somuncura's plateau and the city of Sierra Grande with its Playas Doradas, seaside resort. The region has pristine landscapes of particular beauty an attractive and diverse marine and land fauna characteristic of the coastal region and the steppe of the Patagonia Argentina.

Key words: tourist attractions, Natural Protected Area of Peninsula Valdes, Natural Protected Area of Punta Tombo, Rawson, Trelew, Gaiman, Dolavon, Villa Dique Florentino Ameghino, Telsen, Sierra Grande.

Introducción

En los últimos años la ciudad de Puerto Madryn adquirió un marcado carácter turístico, perfilándose como cabecera de este tipo de servicios en la región y siendo la puerta de entrada al Área Natural Protegida Península Valdés.

Dentro del área de influencia de la ciudad de Puerto Madryn se encuentran el Área Natural Protegida Punta Tombo; el Valle Inferior del Río Chubut (VIRCh), donde se hallan las ciudades de Rawson, Trelew, Gaiman, Dolavon y Villa Dique Florentino Ameghino; la localidad de Telsen en la meseta central de la provincia del Chubut, junto a la meseta de Somuncura, y la ciudad de Sierra Grande al sudeste de la provincia de Río Negro, con su balneario Playas Doradas.

Área Natural Protegida Península Valdés

El Área Natural Protegida Península Valdés se encuentra a 77 km de Puerto Madryn. Se arriba por la RP N˚1 17 km al norte y luego hacia el este por la RP N˚2 otros 60 km, donde se halla el punto de control de ingreso al área protegida.

La Península Valdés posee una serie de condiciones distintivas que la llevaron a ser declarada Área Natural Protegida por la Ley Provincial N°2161/83 y Patrimonio Natural de la Humanidad en 1999 por la *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO). Tiene una superficie aproximada de 3.625 km² y presenta una porción de tierra casi rectangular unida al continente por el Istmo Carlos Ameghino cuyo ancho promedio es de 11 km. El golfo San José en el norte y el Golfo Nuevo en el sur le dan un carácter prácticamente insular. Sus 400 km de costas incluyen una variada serie de accidentes geográficos como bahías, golfos, acantilados, una caleta y playas. En su interior, presenta un terreno formado por mesetas y cuencas cerradas.

La Península Valdés tiene un alto valor faunístico. Las aguas protegidas de los golfos San José y Nuevo son área de reproducción de la ballena franca austral *(Eubalena australis),* entre junio y diciembre. Asimismo en las costas se establecen colonias de reproducción de elefantes marinos del sur (*Mirounga leonina*). La península es también importante como punto de reproducción de lobos marinos del sur. Además, se encuentra una población estable de orcas (*Orcinus orca*).

Entre los mamíferos terrestres se destacan los guanacos (*Lama guanicoe*), las maras (*Dolichotis patagounum*), el zorro gris (*Pseudalopex griseus*), peludos (*Chaetophractus villosus*) y piches patagónicos (*Zaedyus pichiy*). Entre las especies introducidas por el hombre se hallan ovinos, equinos y bovinos, de los cuales las ovejas motorizan la actividad económica de los campos privados de la

península.

Existe asimismo una gran diversidad de aves marinas y costeras, y de hábitos continentales. Hay 181 especies de aves, de las cuales 66 son migratorias. En algunas playas de costas rocosas se destaca el pingüino de Magallanes (*Spheniscus magellanicus*).

La vegetación predominante es de estepa, con arbustos bajos, gramíneas y plantas anuales. La diversidad de especies presentes le da un gran valor desde el punto de vista fitogeográfico (Rostagno, 1980).

Puerto Pirámides es el único núcleo poblacional. El resto de su superficie es un mosaico de reservas y campos privados. Los puntos turísticos destacados de Península Valdés son los siguientes:

- ❖ **El Desempeño**: Es el punto de control que señala el ingreso al Área Natural Protegida Península Valdés. La Administración Área Natural Protegida Península Valdés cobra un ingreso a los visitantes.
- ❖ **Istmo Carlos Ameghino**: Es la puerta de entrada a la Península Valdés, cuenta con un Centro de Visitantes, centro de información sobre la península.
- ❖ **Isla de los Pájaros**: Isla ubicada sobre el golfo San José que alberga diversas aves. No está permitido el ingreso a la isla pero las aves se pueden observar desde la costa a través de binoculares.
- ❖ **Punta Pirámide**: Es una colonia de lobos marinos del sur ubicada bajo un acantilado, la cual se observa desde un mirador.
- ❖ **Puerto Pirámides**: Es el único poblado de la Península Valdés. Desde aquí se pueden realizar avistajes embarcados de ballenas francas entre los meses de junio y diciembre. Posee playas de arena las cuales reciben al turismo estival. Cuenta también con servicios de hotelería, gastronómicos, camping, negocios de artesanías y una estación de combustible.
- ❖ **Punta Delgada**: En este punto hay una playa de acantilados con alta densidad de elefantes marinos, tanto en la época de reproducción como de muda. En la punta misma se localiza un faro construido a partir del reciclado de las instalaciones de un antiguo faro perteneciente a la Armada Argentina. Allí se ubica la Estancia de campo Faro de Punta Delgada, que ofrece alojamiento y gastronomía y se encuentra bajo contrato de concesión.
- ❖ **Punta Cantor**: Se encuentra un apostadero de elefantes marinos que se distribuyen en un terraplén en la playa, los cuales se pueden observar desde miradores y senderos. Desde este punto se contempla la formación de la Caleta Valdés, que se extiende unos 45 kilómetros con un constante movimiento de agua debido a la variación de las mareas. Dentro de la Caleta

se halla una colonia de pingüinos de Magallanes. Se encuentra también el Parador La Elvira con restaurante y negocio de artesanías.

- **Punta Norte**: Hay una importante colonia reproductiva de lobos marinos del sur y elefantes marinos que se observan desde un mirador y senderos. Se puede ver la actividad de caza por parte de las orcas entre mediados de marzo y fines de abril.
- **Estancias de Campo**: Dentro de la Península Valdés se encuentran estancias de campo o establecimientos rurales con emprendimientos turísticos, los cuales ofrecen servicios de alojamiento y gastronomía.

Avistaje embarcado de ballenas desde Puerto Pirámides

El avistaje embarcado de ballenas se realiza desde la localidad de Puerto Pirámides, ubicada dentro del Área Natural Protegida Península Valdés. Puerto Pirámides se encuentra a 104 km de Puerto Madryn y a 27 km del punto de ingreso a la Península Valdés sobre la RP N˚2.

El avistaje embarcado de ballenas se comenzó a desarrollar en el año 1973, cuando se creó la primera empresa de avistaje de ballenas y actividades náuticas del pueblo. Se lleva a cabo en la temporada en que la ballena franca austral se acerca a las costas del Golfo Nuevo para su reproducción (apareamiento, nacimiento y cría de sus ballenatos) entre el 15 de junio y el 15 diciembre de cada año, pudiendo adelantarse el comienzo o atrasarse la finalización de la temporada, dependiendo de la presencia o no de los cetáceos (Navarro, 2009).

Los avistajes embarcados del Golfo Nuevo están regidos por reglamentaciones oficiales que velan por la protección de estos cetáceos. Al no ser una especie en extinción, la actividad turística de avistaje embarcado está pues permitida (UICN 2008). La actividad se rige por la Ley N˚ 5714/07 y el Decreto 167/08, el cual formaliza la “Técnica Patagónica de Avistaje de Ballenas”, y pone en vigencia el Código de Buenas Prácticas para el Avistaje de Ballenas, ambos sellos distintivos de esta actividad en Argentina.

Para la elaboración de esta legislación regulatoria, se involucraron los principales actores de la actividad, buscando equilibrar los intereses conservacionistas con los comerciales. El objetivo fue y es minimizar los impactos que la actividad turística del avistaje de la ballena franca austral pueda tener sobre los individuos o sus poblaciones, permitiendo su correcta fiscalización, y brindar un marco regulatorio adecuado a las condiciones locales y a esta especie en particular (Instituto de Conservación de la Ballena).

Existen seis empresas de avistaje de ballenas embarcado, las cuales acceden a una licencia a través de una presentación a licitación pública. La navegación, según la reglamentación vigente, debe tener una duración mínima de 90 minutos

y se realiza siguiendo pautas establecidas en la “Técnica Patagónica de Avistaje de Ballenas” y bajo normas de seguridad definidas por la Prefectura Naval Argentina. Las embarcaciones, adecuadas para este servicio, cuentan a bordo con un Guía Ballenero, quien posee experiencia y conocimiento y de esta manera garantiza un avistaje responsable y de calidad.

Entre diciembre y abril las empresas de avistaje realizan paseos náuticos con avistaje de lobos marinos, aves, y ocasionalmente delfines.

Área Natural Protegida Punta Tombo

El Área Natural Protegida Punta Tombo se encuentra a 181 km de Puerto Madryn. Se arriba por la RN N˚3, 57 km al sur hasta Trelew, se sigue luego 17 km en dirección oeste hacia Rawson por RN N˚25, luego se toma la RP N˚1 (de ripio) hacia el sur 107 km hasta la reserva. Hay otra opción desde Puerto Madryn que es por la RN N˚3 hacia el sur 110 km., luego se toma la RP N˚75 unos 55 km hacia el oeste y por último 17 km hasta la reserva.

Punta Tombo es una estrecha y pedregosa franja de tierra que penetra en el mar unos cuatro kilómetros en dirección noreste. Sus amplias playas presentan un suave declive que aprovechan los pingüinos para formar sus nidos. En 1979 la provincia de Chubut la declaró Reserva Faunística para proteger a los pingüinos de Magallanes y las especies que conviven con ellos.

Punta Tombo es la colonia de pingüinos de Magallanes más grande del mundo, con un total de 400.000 adultos reproductores (Boersma, 1990). En el área se destaca también la presencia de otras especies como cormoranes, gaviotas, skúas, lobos marinos, así como también guanacos, maras y choiques entre otras. Esta colonia tiene la ventaja comparativa del fácil acceso para el público visitante.

La reserva tiene una superficie de 211 has y se emplaza en parte de las tierras que pertenecían a la estancia La Perla, que fueron donadas por sus propietarios Luis y Francisco La Regina a la provincia de Chubut. La estancia La Perla, se dedicaba principalmente a la ganadería ovina y a partir del creciente flujo de visitantes construyeron un rústico parador que ofrece algunos recuerdos y comidas, donde lo más memorable son las empanadas de carne de cordero.

Pasado el control de los guardafaunas, a unos pocos kilómetros, está la formidable pingüinera, en una punta rocosa que se interna en el mar. La visita se realiza a través de senderos interpretativos que permiten un contacto directo con los animales siendo posible obtener mayor información por parte de los guardafaunas. Los visitantes se sorprenden observando los desplazamientos de los pingüinos en busca de sus nidos o corriendo tras sus pichones. Los pingüinos se pueden observar muy de cerca, estando prohibido tocarlos.

Según la época del año, en la colonia se observan los siguientes eventos:

- *Principios de septiembre*: los primeros machos arriban a la costa para adueñarse de sus nidos. Las hembras comienzan a llegar dos semanas más tarde. La hembra elige su pareja, que regularmente es la misma del año anterior, y ambos se turnan para reacondicionar el nido. Las peleas por parejas o nidos son comunes y a menudo sangrientas.
- *Octubre*: comienza la puesta de los huevos. La hembra pone dos huevos blancos con cuatro días de diferencia. La pareja se turna, reemplazándose cada semana o cada diez días para la incubación, que dura 40 días.
- *Noviembre*: se produce la eclosión de los huevos. Durante las primeras semanas los padres se relevan en el nido para empollar a los pichones; luego ambos salen al mar en busca de alimento y solo vuelven por periodos breves para alimentar a sus crías.
- *Diciembre y Enero*: crecimiento de los pichones e intensa actividad sobre la playa.
- *Febrero*: cuando tienen entre 80 y 110 días de edad, los pichones mudan su plumón por el plumaje juvenil y van al mar para alimentarse por sí mismos. No volverán hasta la temporada próxima. Los jóvenes del año anterior mudan en febrero y en abril lo hacen los adultos reproductores. La muda dura entre 2 y 3 semanas, luego las aves inician la migración.
- *Marzo*: la actividad de la colonia decrece en forma marcada, hasta quedar desierta a fines de abril.

La fauna emblemática de la región

La ballena franca austral, los pingüinos de Magallanes, los elefantes marinos, los lobos marinos, las orcas, las toninas overas, los guanacos, los choiques, las maras, son “iconos” de la región costera y de la estepa de la Patagonia Argentina. La promoción turística de Puerto Madryn recurre a imágenes de estas especies animales características de su entorno.

Con la creación en 1967 de las Reservas Provinciales Punta Norte, Isla de Los Pájaros y Punta Loma se han ido creando las diversas áreas protegidas de la provincia del Chubut con el objetivo principal de promover el turismo hacia áreas naturales y a la vez con la idea de conservar la biodiversidad y proteger la naturaleza (Torrejón, 2005).

Es así que las especies animales de la Patagonia se instalaron como un producto turístico de la región, pero a la vez hicieron crecer la importancia de su conservación. Esto puso de manifiesto la necesidad de realizar los mayores esfuerzos para lograr un manejo efectivo de las áreas protegidas y así poder

seguir disfrutando de estas sublimes criaturas.

Calendario de la fauna emblemática de la región

FAUNA	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
Ballena franca austral					Presencia	Presencia	Cría	Cría	Cría	Cría	Cría	Cría
Pingüino de Magallanes	Cría	Cría	Muda	Muda					Cría	Cría	Cría	Cría
Elefante marino del sur	Muda	Muda	Muda	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Cría	Cría	Cría	Cría	Muda
Lobo marino del sur	Cría	Cría	Cría	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Cría
Orca		Presencia	Presencia	Presencia					Presencia	Presencia	Presencia	
Tonina overa	Cría	Cría	Cría	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Cría
Guanaco	Cría	Cría	Cría	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Cría	Cría	Cría
Choique	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Cría	Cría	Cría	Cría	Presencia
Mara	Cría	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Presencia	Cría	Cría	Cría	Cría	Cría

Presencia Cría Muda

Las ciudades del Valle Inferior del Río Chubut

Rawson

Rawson se encuentra a 72 km de Puerto Madryn. Se arriba por la RN N°3, 57 km al sur hasta Trelew y luego por la RP N°25, también en dirección sur 15 km más. Rawson es la capital de la provincia de Chubut y cabecera del departamento homónimo. La ciudad fue fundada por el coronel Julián Murga en 1865 y declarada sede de gobierno de la provincia del Chubut en 1957.

Se la bautizó con este nombre en honor a Guillermo Rawson quien, siendo Ministro del Interior durante la presidencia de Bartolomé Mitre, en 1862, llegó a un acuerdo con el Capitán Love Jones-Parry y con Lewis Jones para establecer un asentamiento galés en el VIRCh, en la Patagonia.

La ciudad de Rawson cuenta con el Centro Cultural José Hernández, en donde se exponen obras de artistas regionales y nacionales, el Museo Regional Salesiano, que recorre la historia de Rawson desde las comunidades indígenas hasta nuestros días, y un Zoológico ubicado en el acceso a la ciudad.

- *Puerto de Rawson*: El puerto se ubica a 7 km de la ciudad, en la desembocadura del Río Chubut. Se accede al mismo partiendo desde Rawson por Avda. Antártida Argentina en dirección a Playa Unión. Características del Puerto de Rawson son las pequeñas embarcaciones pesqueras, denominadas “Flota Amarilla” y los restaurantes del puerto, que ofrecen menúes a base de langostinos, salmones, abadejos, merluzas y

pejerreyes recién extraídos del mar. Se avistan lobos marinos, ya que acostumbran acompañar las embarcaciones que llegan hasta el muelle. Desde el puerto de Rawson se pueden realizar avistajes de toninas overas *(Cephalorhynchus commersonii).*

- ❖ *Playas de Rawson*: Los balnearios más populares de la ciudad son Playa Unión y Playa Magagna. Playa Unión se despliega junto al puerto de Rawson, a unos 6 kilómetros de la ciudad de Rawson. A esta playa acuden miles de turistas durante el verano, sobre todo de la región del VIRCh. A seis kilómetros al sur se encuentra Playa Magagna, complejo de cuatro playas: Bonita, El Faro, Cangrejales Norte y Cangrejales Sur. Estos balnearios tienen escasa población estable, ya que recién en los últimos años se construyó infraestructura de servicios públicos. La actividad más popular para realizar en Magagna es el "pulpeo", es decir la extracción o pesca de pulpos.

Trelew:

Trelew se encuentra a 57 km al sur de Puerto Madryn tomando la RN N˚3, en el departamento Rawson. Se originó en la segunda mitad del año 1886 como punta de rieles del ferrocarril que comenzaba a trazarse entre el VIRCh y Puerto Madryn. Su nombre en galés significa “Pueblo de Luis” en honor a Lewis Jones, propulsor de la obra y considerado desde entonces fundador de la ciudad.

Trelew concentra su economía en el desarrollo comercial, industrial y de servicios. Posee una intensa actividad cultural y cuenta con museos y centros de investigación de gran prestigio, entre ellos el Museo Paleontológico Egidio Feruglio (MEF), una propuesta museística moderna y relevante que invita a sus visitantes a vivir una experiencia que combina lo científico y lo educativo con el entretenimiento. Ubicado en la Patagonia Argentina, uno de los yacimientos de fósiles más grandes e importantes del mundo, el MEF es una oportunidad única y magnífica de conocer parte de la historia de nuestro planeta.

Junto al MEF, en la antigua Estación del Ferrocarril Central del Chubut funciona el Museo Pueblo de Luis, nombre que se le dio en oportunidad de celebrarse el centenario de la ciudad de Trelew en 1986, en homenaje a Lewis Jones. El museo recupera la memoria histórica de la ciudad y de la comunidad de Trelew.

Ubicada al sur de la ciudad se encuentra la capilla galesa Moriah, una de las primeras capillas galesas que aún se mantienen en pie, inaugurada en 1880 previo a la fundación de la ciudad. Junto a ella se ubica el único cementerio de origen gales donde descansan los restos de la mayoría de los primeros colonos galeses llegados en el Mimosa, entre ellos Lewis Jones, líder civil de la gesta galesa; el Reverendo Abraham Mathews, líder religioso y Richard Berwyn, primer maestro.

Gaiman:

Gaiman se encuentra a 73 km de Puerto Madryn. Se arriba por la RN N˚3, 57 km al sur hasta Trelew y luego en dirección oeste por la RN N˚25 otros 16 km. Gaiman es la ciudad cabecera del departamento homónimo. Comenzó a poblarse a fines de 1874, fundada por los primeros inmigrantes galeses que arribaron a la Patagonia en 1865. Todavía puede apreciarse la primera de sus viviendas, construida con piedras y maderas del lugar. El nombre Gaiman significa "punta de piedra" en idioma tehuelche.

Al visitar la ciudad resulta evidente la importancia de los fundadores galeses. La tradición coral, la edificación de capillas y viviendas con muros de ladrillo visto, voces y rostros que recorren las calles, las cortinas de álamos, las acequias que escoltan al río y llevan sus aguas a los predios rurales. En este pintoresco contexto, todas las tardes abren sus puertas las tradicionales casas de té donde puede evocarse esta costumbre hogareña de los galeses.

De la variedad de tortas la que más popularidad obtuvo es la *torta negra*, conocida por los argentinos como *galesa* y en Gales como *Torta de la Patagonia*, la cual es infaltable en la fiesta del 28 de julio, la mesa navideña y los casamientos. La famosa torta negra o galesa, es un producto netamente patagónico, que nace en la Colonia Galesa del Chubut, ante la necesidad de un buen alimento, fácil de conservar y de mucha durabilidad (Navarro, 2009).

El té galés forma parte de la cultura de Gaiman. El té se complementa con variedad de tartas (con crema, nuez, pasas de uva, manzanas, frambuesas, etc.) y sus característicos *scons* y pan casero, los cuales se pueden acompañar con manteca regional y deliciosos dulces.

Dolavon:

Dolavon se encuentra a 92 km de Puerto Madryn. Se arriba por la RN N˚3, 57 km al sur hasta Trelew y luego en dirección oeste por la RN N˚25, otros 35 km. Dolavon es una localidad del departamento Gaiman. Se ubica junto al río Chubut y encuentra su actividad más importante en su producción agrícola y ganadera de pequeña escala.

Allí se encuentra uno de los primeros molinos harineros, el cual aún funciona y produce la harina utilizada en el restaurante ubicado en el mismo predio. Dolavon es una apacible localidad atravesada por una de las numerosas zanjas de riego construidas por los galeses a fines del siglo pasado, conservándose aún varias norias de esa época (Secretaría de Turismo Provincial).

Villa Dique Florentino Ameghino y Dique Florentino Ameghino:

Villa Dique Florentino Ameghino se encuentra a 162 km de Puerto Madryn. Se

arriba por la RN N°3, 57 km al sur hasta Trelew y luego en dirección oeste por la RN N°25 otros 105 km. La Villa Dique Florentino Ameghino tiene su razón de ser gracias a la construcción de la Central Hidroeléctrica del mismo nombre.

La construcción de la represa se debió a que, cuando llegaron los colonos galeses al VIRCh y comenzaron a desarrollar la agricultura, por el clima seco imperante y la escasa precipitación pluvial sus cosechas de cereales dependían de la utilización del agua que aportaba el río Chubut. Es así que abrieron canales en ambas márgenes del río para llevar el agua hasta sus chacras. Sin embargo, el caudal del río tenía variaciones muy marcadas, a veces no traía la cantidad de agua necesaria para llenar los canales de riego y otras, debido principalmente a los deshielos en la cordillera, el cauce resultaba insuficiente para contener la masa líquida, produciéndose inundaciones que arrasaban con todo lo que encontraban a su paso y destruían el trabajo de todo un año.

Durante casi cien años desde el arribo de los galeses estos problemas se fueron repitiendo hasta que fue viable la construcción del actual Dique Florentino Ameghino. En 1943 comenzaron los estudios previos para el emplazamiento del dique, el 15 de marzo de 1950 se iniciaron las obras y el 19 de abril de 1963 se inauguró.

Su construcción se debió a tres motivos:

- Evitar las inundaciones en el VIRCh originadas por copiosas lluvias o deshielos.
- Almacenar en su embalse agua en invierno y primavera para poder abastecer durante el período estival a la red de canales para el riego de los cultivos en el VIRCh y el consumo humano.
- Proporcionar energía eléctrica al Sistema Interconectado Patagónico, comenzando la generación el 4 de noviembre de 1968.

El embalse tiene una longitud de 80 km, una superficie de 7.400 has y su capacidad de almacenaje es de 1855 hm^3. Recibe los aportes de agua de la confluencia del río Chico con el río Chubut (Hidroeléctrica Ameghino S.A.).

En 1989 mediante Ley Nº 3463 se estableció como fecha fundacional de la Villa Dique Florentino Ameghino el 10 de Julio de 1951. El nombre es en honor al paleontólogo y antropólogo Florentino Ameghino (1854-1911).

La Villa Dique Florentino Ameghino se encuentra junto al dique, rodeada por un marco imponente de enormes paredes de piedra rojiza y el impresionante murallón de la represa que contiene las aguas del embalse artificial. La Villa es visitada principalmente en verano para disfrutar del río. Se pueden realizar actividades como pesca de pejerreyes y truchas, caminatas y escaladas en las altas murallas de roca rojiza. Cuenta con áreas de camping, hospedajes, cabañas

y restaurantes (Navarro, 2009).

Localidad de Telsen y Meseta de Somuncura

La localidad de Telsen se encuentra a 165 km de Puerto Madryn. Se arriba por la RP N°4 (de ripio) en dirección oeste. Telsen, con aproximadamente 500 habitantes, está situada en el borde de la meseta de Somuncura y constituye un auténtico oasis en el camino hacia la cordillera.

El arroyo Telsen, formado por la conjunción de pequeños cursos de agua y un sinnúmero de cañadones y manantiales, le da vida a una considerable porción de la meseta chubutense, y los pequeños bosques de frutales tiñen de colores el encajonado valle. Los cerros “El Puntudo”, “La bola de Morley” y formaciones caprichosas como “Los quesitos”, magníficas coladas de lava, cañadones, bosques petrificados, fósiles, lagunas sospechosamente redondas, y junto al paisaje los grabados y las pinturas rupestres, en cuevas y en grandes piedras, incluso a la vera de la ruta, las pirámides funerarias que dejaron los tehuelches en lo más alto de los cerros, los parapetos o corrales de piedra que alguna vez construyeron en sus incursiones de caza, las piedras agujereadas de extraña factura, raspadores, puntas de lanzas y de flechas, abundantes picaderos y por último la gente, sus costumbres, sus pausas, su sonrisa, su nobleza, sus anécdotas, sus recuerdos. Pero también los misterios: la piedra que suena, los pozos redondos y profundos, las piedras agujereadas, el Santo Grial, personajes extraños y una conjunción que invita a volver (Sánchez et al., 2008).

Algunas agencias de turismo ofrecen el servicio de excursiones en vehículos 4x4 a la meseta de Somuncura, una zona inexplorada y virgen, de inestimable valor geomorfológico y belleza paisajística.

Sierra Grande y Playas Doradas

Sierra Grande se encuentra a 135 km de Puerto Madryn, al sudeste de la provincia de Río Negro. Se arriba por RN N°3 en dirección norte. La localidad está emplazada a una altura de 250 metros sobre el nivel del mar, en la ladera este del faldeo de las sierras, que la protegen de los vientos del sudoeste.

El nombre de la ciudad se debe a los mapuches que habitaban esta región, que llamaban al lugar "Vuta Mahuida" que significa Sierras Grandes. El desarrollo de Sierra Grande, en sus orígenes, se vio favorecido por las formaciones montañosas y la presencia del arroyo El Salado. La región fue camino y asiento de comunidades indígenas.

A partir de 1893 se comenzaron a instalar los primeros pobladores provenientes de la zona de Viedma y Carmen de Patagones, los cuales llegaron en búsqueda de pastos favorables para su ganado. El 19 de Octubre de 1903 comenzó a funcionar el Juzgado de Paz. Esta fecha se ha tomado como fecha de fundación

de Sierra Grande por ser el primer testimonio escrito con que se cuenta.

La ciudad tuvo un precario desarrollo en sus inicios, ya que la vida económica se resumía en una incipiente y escasa ganadería y una limitada agricultura. Otra actividad, la minería, será la que medio siglo después dará importancia, renombre y prosperidad a la más joven de las ciudades rionegrinas.

En 1945 Manuel Reinero Novillo, un vecino de la ciudad, descubrió casualmente la presencia de yacimientos de hierro en Sierra Grande. En 1969, nació Hierro Patagónico Sociedad Anónima Minera (HIPASAM) formada por fabricaciones militares, el Banco Nacional de Desarrollo y la provincia de Río Negro. El proyecto inicial de HIPASAM comenzó a producir hierro en 1971 y cerró en 1991.

Durante este tiempo la explotación del hierro se constituyó en el eje principal de desarrollo social y económico de Sierra Grande. Entre esos años, la cantidad de habitantes del pueblo creció notablemente, de la mano de oleadas inmigratorias atraídas por las fuentes de trabajo que facilitaba la mina.

El 98% del hierro que se extraía tuvo como destino los hornos de SOMISA, la gran planta siderúrgica estatal de San Nicolás, en la provincia de Buenos Aires. HIPASAM se convirtió en la mina subterránea más grande de Latinoamérica, con 96 kilómetros de túneles, 480 metros de profundidad y 1350 obreros en actividad.

Las actividades estaban localizadas en dos áreas. Una era el área industrial, ubicada junto al yacimiento en explotación donde se encuentran el sector de trituración y beneficiación, la cabecera de bombeo del ferroducto que traslada el material hacia Punta Colorada y los servicios centrales de mantenimiento, abastecimiento y administración. La otra era el área industrial II, ubicada en Punta Colorada, junto a la costa del Golfo San Matías, donde se hallan la planta de peletización y el embarcadero a mar abierto.

En 1993, el yacimiento minero pasó a manos de la provincia, bajo el nombre de Hierro Patagónico Rionegrino Sociedad Anónima (HIPARSA). Entre 1993 y 2004 el complejo fue concesionado a una empresa privada para la organización de excursiones turísticas al interior de la mina. La aventura se llamaba “Viaje al centro de la Tierra”.

En el año 2005, con la incorporación de capitales de origen chino a través de *A Grade Trading Argentina S.A.* se reactivó la explotación minera. En Noviembre de 2006 dicha empresa se asoció, para acelerar la reactivación, con la empresa también china *Metallurgical Group Corporation*, naciendo MCC Minera Sierra Grande S. A., que opera actualmente (sitio MCC).

La provincia de Río Negro cedió a la empresa china la explotación de la mina hasta agotar el recurso, lo que -calculan- tardaría entre 60 y 70 años. La administración de la reactivación del yacimiento de hierro más grande del país

está en manos de esta empresa que genera gran expectativa en el sector local, fundamentalmente porque garantizaría mayor solvencia económica.

Sin embargo, la época dorada del pueblo y su economía es un recuerdo que sus habitantes guardan con nostalgia. Hasta el momento no se ha alcanzado compensar el vigor económico que tenía la localidad hasta la década del ‘80.

En los últimos años Sierra Grande logró recuperar el crecimiento demográfico de la mano de la promoción de actividades alternativas como el turismo. Sierra Grande cuenta con hermosas playas y la posibilidad de practicar deportes acuáticos, actividades que dan un nuevo impulso a la localidad.

El principal atractivo turístico es el balneario Playas Doradas, localizado a 32 km de Sierra Grande, por la Ruta Provincial 5, sobre la costa del Golfo San Matías. La playa tiene 3.000 metros de longitud y 500 metros hasta el mar, en suave declive. Es una combinación única de mar, naturaleza y serenidad.

Playas Doradas cuenta con arenas muy finas, resultado de la fragmentación del cuarzo y el sílice, que producen reflejos dorados, lo cual dio origen a su nombre. Es un lugar privilegiado para la realización de actividades de playa, náuticas, y deportivas. Sus aguas tranquilas permiten el disfrute de la natación, el canotaje, la navegación a vela y el windsurf.

La transparencia de sus aguas hace de este lugar un sitio corrientemente visitado por los amantes de las actividades sub-acuáticas, siendo el buceo una de las más desarrolladas, ya que en aguas profundas alcanza una visibilidad de 20 metros, a lo que se suma la gran variedad y riqueza de su flora y fauna submarina. Los amantes de la pesca pueden obtener, desde la playa, variedades como pejerrey, róbalo, lenguado, lisa, mero, cornalitos y otras especies, y si prefieren la pesca embarcada pueden capturar caballas, besugos, salmones y tiburones.

Playas Doradas es un lugar muy seguro con una variada propuesta de alojamiento que incluye hosterías, departamentos y casas de alquiler, así como camping municipal. La Villa ofrece la tranquilidad ideal para descansar y disfrutar del sol.

Al norte del balneario, a un kilómetro, se encuentra la desembocadura del arroyo El Salado. Este curso irregular de agua entra en el mar formando una extensa bahía, encuadrada por médanos. En las pleamares se forma una amplia laguna de aguas muy tranquilas y transparentes, dejando en bajamar al descubierto un banco de mejillones y un atractivo cangrejal. Existen también, en los límites norte y sur de éstas playas, formaciones rocosas con bancos de mejillones, vieiras y cholgas, en las que se pueden observar erizos, estrellas de mar y pulpos.

Continuando al norte, a unos 20 km, se ingresa en una zona muy singular de islotes a los que se puede acceder durante la marea baja, conocida como "Isla de los Pájaros". Estos islotes son sitio de anidamiento de distintas especies de aves

como cormoranes, gaviotines, chingolos de mar y gaviotas, así como asentamiento de una colonia de pingüinos de Magallanes. Algo más al norte, se encuentra un asentamiento de lobos marinos.

Al sur del balneario, continuando por el camino costero unos 7 km, se encuentra Punta Colorada sede del Área Industrial II de la minera y su puerto marítimo mineralero. Exactamente a 20 km al sur de Punta Colorada y unos 30 km de Sierra Grande se encuentra Punta Pórfido, una zona de gran riqueza geológica donde los millones de años han dejado sus marcas en el lugar.

En Punta Pórfido se encuentra un mirador natural, de unos 80 metros de altura sobre el mar, que permite una vista espléndida de toda la costa y de una colonia de lobos marinos. Este lugar es otro mirador de importancia para la zona ya que desde allí se puede observar, hacia el sur, el perfil desdibujado de la Península de Valdés.

Establecimientos rurales con emprendimientos turísticos

Desde hace unos años numerosos establecimientos privados del Área Natural Protegida Península Valdés y de la región, como así también del resto de la Argentina, han encontrado en el turismo rural una alternativa que permite al visitante el contacto con las actividades de la estancia patagónica en un entorno natural, disfrutando de servicios de alojamiento y gastronomía de primer nivel, destacándose la atención personalizada de sus huéspedes. Este tipo de oferta crece revalorizando el desarrollo del turismo en un ámbito de respeto por el medio ambiente.

El Decreto Provincial N° 1552/99 estableció la Reglamentación de los Alojamientos Turísticos en Áreas Protegidas Provinciales. Cabe destacar que este decreto establece que la capacidad máxima permitida es de 20 huéspedes en 10 habitaciones. El diseño arquitectónico se debe adecuar al entorno natural y se deben minimizar los impactos ambientales.

La Resolución Provincial N° 138/02 dispone con respecto a los Establecimientos Rurales: denominación otorgada a campos de grandes extensiones, que pueden brindar servicio de alojamiento, alimentación y actividades agroturísticas o de turismo activo indistintamente o en su conjunto.

Esta resolución registra los emprendimientos rurales asentados en el territorio provincial que ofrecen servicios turísticos, debiéndose ajustar al plan de manejo establecido por la misma. La Resolución Provincial N° 70/06 establece el procedimiento para la regulación de actividades permitidas en establecimientos rurales en el Área Natural Protegida Península Valdés.

El turismo rural acerca a los turistas a la cultura del campo patagónico, permitiendo que puedan participar de las labores cotidianas de los hombres de

campo para comprender y valorar su trabajo. La estadía de medio día en una estancia comprende el recorrido por el establecimiento, por sus galpones y corrales.

Se consumen comidas típicas del campo argentino como tortas fritas, pan casero, asado y cordero patagónico. También se practican juegos como la taba y las herraduras. Las actividades como la esquila y la señalada se muestran en vivo o a través de videos. En el caso de la esquila, las máquinas que se utilizan para realizar esta tarea se muestran a los visitantes e incluso se encienden.

Las visitas a las estancias permiten conocer mejor la flora y fauna autóctona de la Patagonia. En algunos establecimientos hay ejemplares de guanacos y choiques. En otras estancias hay senderos interpretativos de la flora local. Los arbustos y matas aparecen señalados con sus nombres, características y usos.

En los casos en que los campos tienen acceso directo a la playa, los turistas pueden apreciar las características de la costa, que incluye la presencia de restos fósiles. También se puede observar fauna marina. Además se pueden realizar actividades como cabalgatas, *mountain bike*, observación de pájaros, etc.

Las salidas hacia estos establecimientos rurales, también llamados estancias de campo, se realizan desde Puerto Madryn y desde Puerto Pirámides. En general, las excursiones son de medio día pero, como ya hemos dicho, algunas estancias poseen capacidad de alojamiento para el turismo.

Referencias

Administración Área Natural Protegida Península Valdés <http://www.peninsulavaldes.org.ar/es/Institucional/index.php?contenido=quienessomos>

Boersma, P. D.; Stokes, D. L.; Yorio, P. M. (1990) *Reproductive variability and historical change of Magellanic Penguins (Spheniscus magellanicus) at Punta Tombo, Argentina*.

Capillas Galesas <http://www.trelewpatagonia.gov.ar/castellano/textos/capillas.html>

Click Chubut <http://www.clickchubut.com.ar/>

Elías, J. (2008) Sierra Grande: La explotación del Hierro Argentino. *Blog Desarrollo y defensa*. <http://desarrolloydefensa.blogspot.com/2008/02/sierra-grande-la-explotacin-del-hierro.html >

En Península Valdés <http://www.enpeninsulavaldes.com/home_principal.shtm>

González Climent, A. (1973) *Historia de la industria naval argentina*. Buenos

Aires, Editorial Astilleros y Fábricas Navales del Estado.

Grande Sierra. Sitio sobre Sierra Grande. <http://www.grandesierra.com.ar>

Guía de cabañas <http://www.guiadecabanias.com/puerto-madryn/paseos-excursiones.html>

Hamlin, G. (2007). *Hacia un nuevo paradigma productivo energético.* <http://www.mov-condor.com.ar/documentos/industria1.htm>

Hidroeléctrica Ameghino S. A. <http://www.hidroameghino.com.ar/quienes.php>

Hola! Argentina <http://www.argentinahola.com.ar/regioncostasur/puertomadryn.htm>

Inter Patagonia <http://www.interpatagonia.com/paseos/citytour_pmadryn/>

Jemio, D. (2005). Mi Viaje a Sierra Grande. *Blog Del Retiro.* <http://barrioderetiro.blogspot. com/2005/10/mi-viaje-sierra-grande.html>

MCC Minera Sierra Grande. http://www.mcc-msg.com/

Ministerio de Comercio Exterior, Turismo e Inversiones de la Provincia del Chubut <http://www.chubutalmundo.gov.ar/> y <http://www.chubutur.gov.ar/htm/chubut.htm>

Municipalidad de Gaiman <http://www.gaiman.gov.ar/>

Municipalidad de Puerto Madryn <http://www.madryn.gov.ar/turismo/laciudad/index.htm>

Municipalidad de Puerto Pirámides <http://www.puertopiramides.gov.ar/>

Municipalidad de Rawson <http://www.rawson.gov.ar/>

Municipalidad de Trelew, Historia <http://www.trelew.gov.ar/web/index.php>

Navarro, M. G. (2009) Guía Provincial de Turismo de la provincia del Chubut. Entrevista personal. Julio 5 de 2009.

Patagonia <http://www.patagonia.com.ar>

Patagonia Argentina <http://www.patagonia-argentina.com/e/atlantica/puertomadryn/madryn. php>

Patagonia Argentina. *La Tierra, como solía ser S. A.* <http://www.patagonia-argentina.com/e/ atlantica/sierra/Hipasam.php>

Playas Doradas http://www.playasdoradas.net/

Sánchez, D. C.; Jiménez, L. R.; Acosta, M. Z.; Carbajal, D. B.; Aquino, Ch. L. (2008) Telsen: un pueblito en la meseta y su potencialidad turística. *Contribuciones Científicas*, Nº 20, pp. 355 – 368. GAEA, Buenos Aires.

Torrejón, A. (2005) Para toda la humanidad. *Revista Vida Silvestre*, Número Especial: Península Valdés, Octubre – Diciembre. Fundación Vida Silvestre Argentina.

Tremblay, P. (2002) *Tourism Wildlife Icons: attractions or marketing symbols?* School of Business, Tourism and Hospitality, Darwin (Australia).

UICN (2008) *Cetacean update of the 2008 IUCN Red List of Threatened Species*. <http://cmsdata.iucn.org/downloads/cetacean_table_for_website.pdf> International Union for Conservation of Nature.

UNESCO (1999) *World Heritage Nomination – IUCN Technical Evaluation Península Valdés (Argentina)* <http://whc.unesco.org/archive/advisory_body_evaluation/937.pdf>

Villa Dique Florentino Ameghino <http://www.florentino-ameghino.gov.ar/index.php>

Martínez de Gorla, Dora (2009) "La llegada del hombre blanco y la explotación de los mamíferos marinos en la costa intermedia". Buenos Aires, Argentina.

Nirich, Gabriela (2009) "Actividad turística en Puerto Madryn: dinámica económica y desarrollo turístico sostenible". Sociedad Argentina de Estudios Geográficos, Boletín N˚ 127. Buenos Aires, Argentina.

Nirich, Gabriela (2009) "Los atractivos turísticos de la ciudad de Puerto Madryn".

Ramsar Wetlands Convention [En línea] <http://www.ramsar.org>

Tagliorete, Alicia y Mansur, Lidia (2008) "Manual de Áreas Protegidas". Editado por la Fundación Patagonia Natural. Puerto Madryn, Argentina.

The International Ecotourism Society (2006) "Facts Sheet: Global Ecotourism" [En línea] <www.ecoutourism.org>

Tremblay, Pascal (2002) "Tourism Wildlife Icons: Attractions or Marketing Symbols?" School of Business, Tourism and Hospitality. Darwin, Australia

UNESCO (1999) World Heritage Nomination – "IUCN Technical Evaluation Península Valdés (Argentina)" <http://whc.unesco.org/archive/advisory_body_evaluation/937.pdf>

CAPILLAS GALESAS EN EL VALLE INFERIOR DEL RIO CHUBUT: EL PATRIMONIO HISTORICO-CULTURAL COMO ATRACTIVO TURISTICO

OWEN Olga M. – HUGHES Judith C.

Resumen

Las nuevas modalidades de hacer turismo ponen en valor diversas expresiones de la cultura (monumentos, restos arqueológicos, expresiones arquitectónicas, entre otros). Las capillas galesas en el Valle Inferior del Río Chubut (VIRCH), provincia del Chubut, son un ejemplo de ello. Este capítulo analiza la doble función de las capillas como referentes identitarios de la colectividad galesa y sus descendientes y a la vez, como atractivos turísticos por su valor patrimonial histórico - cultural. Marcas del pasado colonizador en el paisaje, hoy en día son patrimonio y cumplen un rol religioso, cultural y social importante para el valle. Se presentan como componentes territoriales factibles de ser aprovechados para el conocimiento y disfrute de la población que hace uso del tiempo de ocio a través del turismo cultural.

Palabras claves: capillas galesas, atractivo histórico-cultural, turismo cultural, Valle Inferior del Río Chubut.

WELSH CHAPELS IN THE INFERIOR VALLEY OF CHUBUT RIVER: THE HISTORICAL-CULTURAL HERITAGE LIKE TOURIST ATTRACTION

Abstract

The new kinds of making tourism put into value different culture expressions (monuments, archaeological rests, architectural expressions, among others).The welsh chapels in the Inferior Valley of Chubut River (VIRCH) in the province of Chubut are an example of it. This chapter analyses both purposes of the chapels as identity referents of the welsh community and the descendants and, at the same time, as touristic attractions due to their historic an assets cultural. They are marks of the colonizing past in the scenery and nowadays they are assets taking a religions, cultural and social role for the valley. They are presented as territorial feasible components to be taken for the knowledge and enjoyment of the inhabitants who spend their spare time inside cultural tourism.

Key words: chapels, historical-cultural attractiveness, cultural tourism, Inferior Valley of Chubut River.

Introducción

Los paisajes naturales son transformados en paisajes culturales por las sociedades humanas a través de su cultura, no sólo caracterizados por construcciones y arquitecturas varias, sino como formas de organizar el espacio para la producción y el consumo y como generadores de valores, creencias y sentimientos.

El paisaje representa la proyección cultural de una sociedad. Para Nogué y Albet (2004: 169), la realidad está impregnada de relaciones culturales y de símbolos, reflejo de la cultura del pasado, presente y quizás también del futuro.

Las nuevas modalidades de hacer turismo ponen en valor diversas expresiones de la cultura (monumentos, restos arqueológicos, expresiones arquitectónicas, entre otros). Al decir de Bertoncello, se orientan para el turismo aquellos objetos o atributos vinculados al patrimonio cultural, percibidos como bienes comunes de la sociedad, legados del pasado y como tales merecen ser preservados y conocidos (Bertoncello, 2007: 2).

Las capillas galesas en el Valle Inferior del Río Chubut (VIRCH) y en las localidades de Trevelin y Esquel, ubicadas al Oeste de la provincia del Chubut, son únicas en el mundo. Estas capillas nacieron con la llegada misma de los galeses, que arribaron al valle en 1865 y a la cordillera poco después, en 1886-1887 (Jones, 1986: 211). En esos espacios, los colonos galeses se afincaron para desarrollar y conservar su forma de vida, idioma y expresiones religiosas, alejados de las presiones inglesas.

Matthews, hombre religioso de gran prestigio en la colonia, sostenía: “El ideal era conseguir un país deshabitado, que no estuviera bajo ningún gobierno propio, formar y mantener sus costumbres nacionales, y ser un elemento constructivo y no ser asimilados por su país de adopción; un país al cual pudieran emigrar en forma suficientemente numerosa como para echar cimientos de un futuro gobierno galés…” (Matthews, 1992: 12).

En la búsqueda de la continuidad idiomática y socio-religiosa, los galeses construyeron instituciones que definieron su identidad; entre ellas, las capillas fueron y son lo más representativo y significativo de la historia y del presente de la comunidad galesa en el valle. Para Birt, son el elemento de identidad galesa en la Patagonia y deberían ser preservadas (Birt, 2002: 22).

Treinta y cuatro capillas fueron construidas en el espacio rural y urbano del VIRCH, entre 1865 y 1925. A pesar del paso de los años, dieciséis templos siguen cumpliendo funciones religiosas y sociales. Este capítulo analiza la doble función de las capillas galesas como atractivos histórico-culturales, nichos turísticos y a la vez, como referentes identitarios propios de los colonos galeses.

Marcas en el paisaje del pasado, hoy en día patrimonio con un rol religioso,

cultural y social importante para el valle, las capillas galesas son factibles de ser aprovechadas para el conocimiento y disfrute de grupos de población que hacen uso del tiempo de ocio en la práctica del denominado turismo cultural.

Acerca de su historia y distribución

A finales del siglo XIX, en Gales se conformaron comisiones para popularizar la idea de colonización. El sitio elegido por el grupo de galeses para desarrollar libremente su cultura, idioma, religión y educación en idioma galés fue el Valle Inferior del Río Chubut, ubicado al Noreste de la provincia del Chubut.

De acuerdo a las crónicas, en el mes de julio de 1865 arribaron a las costas del Golfo Nuevo, hoy Puerto Madryn, ciento cincuenta y tres galeses. Ante la falta de agua dulce y el suelo arenoso, no apto para la agricultura, decidieron trasladarse hasta la desembocadura del río Chubut. Allí construyeron con maderas, ramas y barro las primeras casas y un depósito para guardar trigo, harina y mercaderías (Matthews, 1992: 28).

El 15 de setiembre de ese año, el gobierno nacional, por medio de su representante: el Comandante Militar de Patagones Teniente Coronel Julián Murga, junto al agrimensor Julián V. Díaz, hizo efectiva la donación de tierras del gobierno argentino a los inmigrantes de Gales por medio de un acta que suscribieron los presentes (Dumrauf, 2008: 137).

En ese mismo acto se trazó la base del pueblo y en honor al Dr. Guillermo Rawson, funcionario del gobierno nacional que ayudó a los colonos a establecerse en este suelo, lo denominaron “Pueblo de Rawson” (Zampini, 1979: 40; Dunrauf, 2008: 138).

Los colonos galeses fueron afianzándose, generando el ordenamiento productivo del valle en chacras, construyendo canales de riego, trabajando la tierra, fundando otros pueblos. Ejemplo de ello son Gaiman (1874), primer municipio del valle del río Chubut, ubicado a 35 kilómetros de Rawson; Trelew (1886), cuyo origen se debe a la construcción del ferrocarril que unió el valle con el Golfo Nuevo, y Dolavon (1919).

El espacio fue organizado en áreas culturales, concepto que se asimila al de área o paisaje cultural de Claval, entendido por el autor como un espacio preciso, producido por un grupo social, que se reconoce en él y entre otras acciones lo nombra y lo institucionaliza, es decir que le confiere un nombre y le da un significado colectivo (Claval, 1999: 172-187).

Las características propias del paisaje local, lugares y capillas de Gales motivaron los nombres de las áreas culturales que aún hoy se reconocen en el valle: Moriah, Treorcky, Drofa Dulog, Bryn Gwyn, Bryn Crwn, La Angostura,

Bethesda, Glan Alaw y 28 de Julio entre otros[1].

Las capillas fueron construidas como instituciones culturales que excedían la función religiosa. En efecto, utilizadas como escuelas, lugares de reuniones sociales y políticas, se transformaron gradualmente en centros de encuentro de las poblaciones rurales, lo que les confirió identidad propia.

Mediante el trabajo cooperativo de los colonos, se fabricaron ladrillos de adobe primero y cocidos luego para la construcción de sus edificios. "Los primeros locales eran muy sencillos, pero pronto se edificaron otros mejores y más amplios" (Matthews, 1992: 96). Algunos templos fueron arrasados por inundaciones y otros demolidos por distintas causas, permaneciendo en la actualidad dieciséis capillas localizadas tanto en el espacio urbano como en el rural.

En la distribución de las capillas se evitaron grandes distancias por lo que Matthews recuerda: "Entre cada una de ellas había cerca de seis millas de distancia", algo aproximado a no más de 10 Km. (Matthews, 1992: 96). En la ciudad de Rawson, centro político y administrativo de la provincia de Chubut, se erige la capilla "Berwyn"[2]. La ciudad de Trelew conserva las capillas "Moriah"[3] (1880) y "Tabernacl" (1889), mientras que en el espacio rural del ejido de la ciudad se encuentran "Nazareth"[4] (1891) y "Bethlehem"[5] (1907).

Sobre la margen sur del río Chubut, en la localidad de Gaiman, se encuentran dos capillas construidas en el mismo predio, denominadas "Bethel"[6], una construida en 1880 y otra en 1912. Esta última fue inaugurada en 1913. El motivo de la construcción de la segunda se debió a que eran muchos los fieles para un espacio que resultaba pequeño. Hoy se las conoce como capilla "Bethel vieja" y "Bethel nueva" (Fig.1).

En el espacio rural del ejido municipal de Gaiman se encuentran las capillas "Seion"[7] (1888) y "Salem"[8] (1912). La localidad de Dolavon conserva la capilla

[1] En Gales, Treorcky corresponde al nombre de una capilla; Bryn Gwyn se pronuncia *Brin Guin*; Drofa Dulog se pronuncia *Drova Dilog* y Bryn Crwn se pronuncia *Brin Crun*; La Angostura hace alusión al escaso espacio que queda entre el curso del río y la barda sur.

[2] El nombre "Berwyn" es en honor a Richard Jones Berwyn, quien donó el terreno donde fue edificada en 1881.

[3] Toponimia galesa que significa "casa de pan".

[4] Nazareth: "torre de Atalaya", pequeña aldea donde se crió Jesús, nombre bíblico dado a la capilla de Drofa Dulog (Jones, 2000: 204).

[5] "Casa de pan", Belén, ciudad de Judea donde nació Jesucristo (Jones, 2000:204).

[6] Topónimo galés que significa "Casa de Dios".

[7] Nombre bíblico dado a la capilla ubicada en el área cultural denominada Bryn Gwyn (loma blanca, en galés).

"Carmel" (1925) en el centro urbano y en el espacio rural próximo están ubicadas "Glan Alaw"[9] (1887), "Ebenezer" (1894), "Bryn Crwn"[10] (1900), "Bethesda" (1904) y la iglesia anglicana "San David" (1918). Por último, en la Comuna de 28 de Julio se emplaza la capilla "Bethel" (Fig.2).

Las dieciséis capillas que permanecen en pie están distribuidas en los distintos ejidos que conforman el Valle Inferior del Río Chubut (VIRCH), son marcas de identidad y pertenencia en el paisaje, testimonio vivo de la vida de fe que tuvo comienzo con los primeros colonos galeses y continúa hasta nuestros días.

Fig. 1. Jóvenes cantan en la Capilla Bethel (nueva) inaugurada en 1913.



Fuente:© Judith Corinne Hughes (2009)

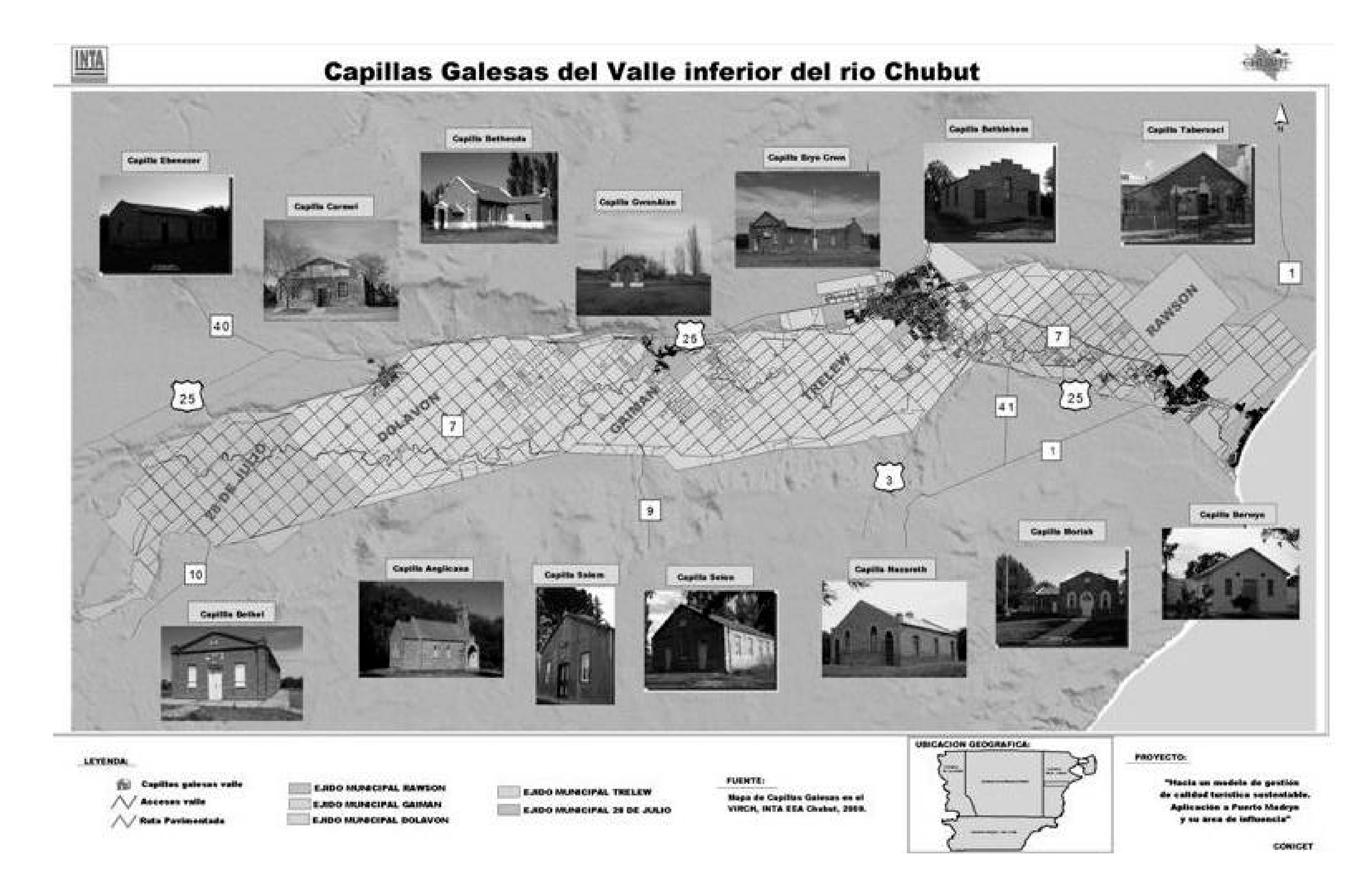
La puesta en valor de las capillas para incluirlas en los circuitos turísticos ha demandado obras de refacción edilicia e infraestructura para facilitar el acceso, tales como las obras de pavimentación, en los años 2008 y 2009, de las rutas provincial N° 7 y N° 9, que recorren el sector productivo del Valle Inferior del Río Chubut.

[8] Significa "Paz", antigua ciudad real de Israel, única capilla de chapas de cinc, ubicada en el área cultural de nombre La Angostura.

[9] En idioma galés significa a orillas del Alaw, río del país de Gales.

[10] En idioma galés quiere decir "Loma Redonda".

Fig. 2. Distribución de las capillas galesas en el espacio urbano y ruralde los cinco ejidos municipales que conforman el VIRCH.



Fuente: Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria – Estación Experimental Agropecuaria Chubut, 2009.

Funcionamiento y administración

Las minorías religiosas de la República Argentina han sido abordadas por Míguez (2002), Bianchi (2004) y Carballo (2007), entre otros. Carballo sostiene que el protestantismo es la religión más antigua y compleja de abordar, con su origen en la etapa colonial y su consolidación en el siglo XIX, con el arribo de ingleses, irlandeses y galeses, en particular en Chubut.

El análisis de la pertenencia religiosa de los argentinos según los datos censales de 1895, mostró a Chubut con más del 50% de su población protestante. Esto se asocia a la corriente migratoria de los galeses a partir de 1865 (Carballo, 2007: 20).

Ligados a un profundo fervor religioso y al esfuerzo por mantener los patrones culturales de los que eran portadores, los galeses desarrollaron su práctica de adoración basada en el culto protestante no católico. Los primeros colonos se reconocían Congregacionalistas o Independientes y Metodistas Calvinistas. Un menor número eran Bautistas, Metodistas Wesleyanos, Unionistas y pertenecientes a la Iglesia Estatal de Gales: la Iglesia Anglicana (Jones, 1986; Matthews, 1992; Hughes, 1993; Jones, 2000).

De las dieciséis capillas actuales siete pertenecían a la rama Congregacionalista o Independiente, cinco al culto Metodista Calvinista, tres formaban parte del grupo Unionista y una correspondía a la Iglesia Anglicana (Cuadro 1).

Cuadro 1. Capillas galesas en el VIRCH y su adscripción a cuatro tipos de cultos protestantes

Congregacionalistas	***Metodistas Calvinistas***	***Unionistas***	***Iglesia Anglicana***
Moriah	Tabernacl	Bryn Crwn	San David
Nazareth	Bethlehem	Carmel	
Bethel vieja	Seion	Bethel	
Bethel nueva	Berwyn		
Bethesda	Glan Alaw		
Ebenezer			
Salem			

Fuente: Elaboración propia sobre la base de Hughes (1993) y Jones (2000).

Con el crecimiento de la población en el valle inferior, y con ello la cantidad de capillas y de fieles, los pobladores necesitaron nuclearse para una mejor administración y organización, por ello el 3 de agosto de 1908 quedó constituida la Primera Comisión Directiva de la Unión de Iglesias Libres del Valle del Chubut (Asociación Cultural y Espiritual "Unión de Iglesias Libres del Chubut", 1979).

Hacia 1965, la población residente en las chacras se vió atraída por las posibilidades de trabajo que brindaba la ciudad, por lo tanto, las capillas se vieron reducidas en número de miembros. A esta situación se le sumó la barrera idiomática galés–español, que marcó la diferencia entre congregacionalistas y metodistas. Mientras los conservadores de la cultura galesa procuraban mantener los cultos y actividades en idioma galés, los otros proponían hacerlo solo en español.

Para ese momento, la Iglesia Metodista Argentina (IMA) tenía pastores trabajando en idioma español en el valle, mientras que para los congregacionalistas era difícil convocar a pastores de Gales que predicaran en su idioma. Esto provocó una división religiosa del pueblo galés entre metodistas y congregacionalista (Jones, 2000: 26). A partir de esos hechos, la capilla "Seion" pasó a pertenecer a la Iglesia Metodista Argentina.

Con el fin de regularizar la situación del culto protestante, en el año 1971 se realizó la inscripción en el Ministerio de Relaciones Exteriores y Cultos y en 1981 se reinscribió como "Unión de Iglesias Cristianas Libres del Chubut"[11] (en galés: *Undeb Eglwysi Rhyddion y Wladfa*). En el año 1980 se obtuvo la personería jurídica en la provincia del Chubut, con el nombre de Asociación Cultural y Espiritual "Unión de Iglesias Cristianas Libres del Chubut", entidad que aun administra las capillas (conocida por la palabra en galés *Undeb).*

Dicha institución tiene por finalidad "cumplir y consolidar las actividades espirituales, educacionales y de beneficencia desarrolladas por las Iglesias Protestantes de origen galés desde el comienzo de la Colonización Galesa del Chubut en 1865" (Asociación Cultural y Espiritual "Unión de Iglesias Cristianas Libres del Chubut", 1979).

Entre las funciones de la asociación está la vinculada a elaborar, todos los meses, un cronograma de los cultos que se desarrollan en las diversas capillas administradas bajo este organismo.

De esta forma, "Tabernacl" (Trelew) y "Bethel" (Gaiman) tienen escuela bíblica y cultos en galés o español todos los domingos del mes, mientras que las otras tienen actividad un domingo por mes, a saber: "Bethlehem" (Treorky) y "Bryn

[11] Dirección General del Registro Nacional de Cultos de la Secretaría de Cultos de la Nación. Registro N° 591 http://www.culto.gov.ar

Crwn" (Bryn Crwn) el primer domingo del mes, "Glan Alaw" (Glan Alaw) el segundo, Bethesda (Bethesda) el tercero y "Nazareth" (Drofa Dulog) el cuarto domingo del mes.

La capilla "Berwyn" de Rawson organiza dos cultos en español al mes. Ebenezer y Carmel tienen el primer y tercer domingo el culto y estudio en forma conjunta en Carmel (Dolavon). La capilla "Seion" de Bryn Gwyn pertenece a la Iglesia Metodista Argentina (IMA), como ya se refirió, y realiza un culto todos los domingos. En las capillas "Moriah", "Salem" y "Bethel" (Comuna de 28 de Julio) y en la Iglesia Anglicana "San David", se desarrollan cultos esporádicamente[12].

Atractivos turísticos de la Cultura Galesa

Sin duda, las capillas galesas son el testimonio de la vida religiosa, cultural y social de los colonos galeses y mucho hay para decir del presente de ellas. Siguen brindando servicios religiosos en idioma galés y español, desarrollando actividades que permiten no sólo conservar los edificios sino la cultura, que incluye el té galés, el Eisteddfod, el periódico "Y Drafod", los cultos de canto y muchas otras manifestaciones que hacen al patrimonio cultural que cohesiona a la colectividad, conformada hoy por los descendientes de aquellos primeros colonos.

El té galés es un itinerario obligado para los turistas que recorren el valle y las localidades de Trelew, Gaiman y Dolavon. Casas especializadas en su elaboración, realizan el servicio con pan casero untado con manteca salada y mermeladas elaboradas de manera artesanal. Se acompaña también con variedad de tartas (crema, manzana, limón, coco) y la tradicional torta negra galesa.

A pesar de su nombre, esta torta negra es netamente chubutense y remite a los tiempos difíciles de pérdidas de cosechas y escasez de productos. Los ingredientes empleados en su elaboración permiten conservarla por un periodo de varios meses, lo que le otorga una característica especial. Con motivo de celebrarse la Fiesta del Desembarco (en idioma galés *Gwyl y Glaniad*), el día 28 de Julio se sirve té galés en las capillas, como una práctica abierta a toda la comunidad. Al finalizar el servicio se organizan encuentros corales y danzas galesas.

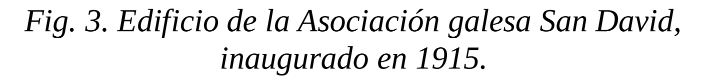
El Eisteddfod (vocablo galés *eistedd*: sentado; *fod*: estar, "estar sentado") es un festival literario, de música, danza y arte con certámenes en idioma galés y español, que se remonta al siglo VI en Gales y a la llegada de los colonos galeses en 1865 en Chubut. Se realiza sin interrupción desde el año 1965

[12] Asociación Galesa de Educación y Cultura Camwy. Audición radial semanal, formato digital.

(Neumann, 2004: 183), año del centenario de la llegada del primer grupo de galeses.

En septiembre de cada año tiene lugar el Eisteddfod de la Juventud en Gaiman, con participación de niños y jóvenes de hasta veinticinco años y en el mes de octubre el Eisteddfod del Chubut en la ciudad de Trelew. Ambos festivales se organizan en dos días de competencias y el tercero (domingo) culmina con un culto de canto y alabanza en la capilla Bethel de Gaiman.

Se desarrollan otros cuatro festivales en la provincia del Chubut: El Eisteddfod de Trevelin, el Microeisteddfod del Colegio Camwy, el Minieisteddfod Bethel y el Eisteddfod Mimosa en Puerto Madryn[13].


Fig. 3. Edificio de la Asociación galesa San David, inaugurado en 1915.



Fuente:© Judith Corinne Hughes (2010)

El periódico "*Y Drafod*" (El Mentor) surgió en el año 1891 bajo la dirección de Lewis Jones. Es el primer y más antiguo periódico del Sur argentino y único en idioma galés. La publicación es semestral y cuenta con la desinteresada colaboración de miembros de la colectividad que realizan sus aportes; además, cuenta con el apoyo financiero de la Asociación San David y es impreso por Ediciones El Regional.

La Asociación San David[14]**,** institución cultural y social que nuclea a la colectividad galesa, organiza un sábado por mes un culto de canto en forma alternada en las dieciséis capillas del valle, el cual es abierto a la comunidad y al turista (Fig.3).

Otras expresiones de la cultura galesa se relacionan con algunos sitios de interés

[13] El Eisteddfod de Trevelin se realiza el primer fin de semana de mayo. En los primeros días de junio el Microeisteddfod del Colegio Camwy (Primer colegio secundario de la Patagonia) se efectúa en la capilla Bethel (vieja) de Gaiman y es organizado para incentivar la participación e involucrar a la comunidad educativa. A fines de junio se desarrolla el Miniesteddfod de la capilla Bethel (vieja) y por último en el mes de agosto el Eisteddfod Mimosa en la ciudad de Puerto Madryn (www.eisteddfodmimosa.org.ar)

[14] Institución cultural y social conformada el 1º de marzo de 1891, día del Patrono de Gales. Con edificio propio sobre la calle San Martín esquina Belgrano de la ciudad de Trelew.

para el turismo, como la primera vivienda construida de piedras que dio origen a Gaiman y los edificios de las estaciones del ferrocarril que unió el valle con Puerto Madryn, hoy convertidos en museos: Museo Pueblo de Luis en la ciudad de Trelew, Museo Regional de Gaiman y Museo Histórico de Puerto Madryn.

La realización del Eisteddfod, el té galés, la celebración del 28 de julio o Fiesta del Desembarco (*Gwyl y Glaniad*), que recuerda ese hecho en 1865, el día de San David (1º de marzo), el periódico "*Y Drafod*" y los edificios mencionados son manifestaciones de la identidad galesa presente en el valle, hoy revalorizadas al insertarse como productos en los circuitos turísticos.

Conservación y puesta en valor de las capillas

Las capillas constituyen testimonios y atractivos turístico preservados por poco menos de un siglo y medio. En la Constitución Provincial del Chubut (1994) se define el marco legal para la consideración o identificación de los recursos del patrimonio cultural histórico de la provincia

El artículo 113 expresa: "Los bienes culturales, en cuanto hacen a la identidad provincial, constituyen un patrimonio social al que todo habitante tiene acceso libre y responsable, debiendo el estado atender a su conservación, enriquecimiento y difusión, desarrollando políticas integradoras de valores compartidos por las distintas tradiciones".

Fig. 4: Capilla Moriah, construida en 1880 en la chacra Nº 103. Única en el valle con cementerio aledaño en donde descansan los pioneros.



Fuente:© Judith Corinne Hughes (2010)

Dentro de éste marco legal, la entidad que nuclea a las capillas y el Estado cumplen un rol fundamental. Un antecedente se remite al año del centenario de la colonización, en que según Ley N° 568, del 6 de octubre de 1965, la capilla "Moriah" fue declarada Lugar Histórico Provincial, atento a que en el mismo predio está emplazado el cementerio donde fueron sepultados los restos de algunos de los primeros colonos galeses, como Abraham Matthews y Lewis Jones, entre otros (Fig.4 y 5).

Fig. 5. Cementerio de la capilla Moriah. Sepultura del pastor Abraham Mathews.



Fuente:© Judith Corinne Hughes (2010)

El 13 de septiembre de 1990 se sancionó la Ley Nacional N° 23.826, por la cual la capilla "Seion" de Bryn Gwyn (Gaiman) fue declarada Monumento Histórico Nacional. Del mismo modo, el gobierno local de Rawson declaró a la capilla "Berwyn" Patrimonio Histórico de la Municipalidad de Rawson a través de la Ordenanza N° 3765/94 (Fig.6).

Por último, el 14 de agosto de 1995 el Poder Ejecutivo Provincial, mediante el Decreto N° 1158/95, inscribió las 18 capillas existentes en la Provincia del Chubut, dieciséis en el Valle Inferior del Río Chubut y dos en Esquel ("Seion") y Trevelin ("Bethel"), en el Registro Provincial de Sitios, Edificios y Objetos de Valor Patrimonial Cultural y Natural.

Fig. 6. Capilla Berwyn, construida en 1881 en la chacra Nº 38.



Fuente:© Judith Corinne Hughes (2010)

El circuito turístico de las capillas galesas en el Valle Inferior del Río Chubut

En 2003, la Secretaría de Turismo de la provincia del Chubut firmó un convenio con la Asociación Cultural y Espiritual "Unión de Iglesias Cristianas Libres del Chubut", para poner en valor las capillas y la cultura galesa dentro del circuito turístico del Valle Inferior del Río Chubut, en el marco del proyecto "Cultura Galesa en Valle Inferior del Río Chubut" (2003). Las capillas incluidas en este convenio fueron: "Moriah" "Nazareth", "Seion" y "Salem"[15].

Con aportes de la Secretaría de Cultura de la provincia, de los municipios con mano de obra y materiales y de la UEP (Unidad Ejecutora Provincial)[16], se realizaron refacciones en los edificios para incorporarlos en el circuito turístico, hecho de significativa importancia para la colectividad, por la posibilidad de dar a conocer y conservar su cultura.

El Ministerio de la Producción de la provincia y los cinco municipios del valle (Rawson, Trelew, Gaiman, Dolavon y Comuna de 28 de Julio), presentaron el 30 noviembre de 2005 el Proyecto "Circuito de los galeses y ruta de la lana", para la comarca VIRCH-Valdés, en relación con el Programa de Desarrollo Comarcal del Chubut. La propuesta del gobierno fue diagramar circuitos donde se vinculen capillas con museos, parques temáticos, atractivos naturales, actividades de agroturismo y turismo fluvial, entre otras (Ministerio de la Producción - Provincia del Chubut, 2005)

Concluida la restauración de algunas capillas, en el mes de octubre de 2009, impulsado por la Subsecretaría de Turismo y Áreas Protegidas, se lanzó el circuito turístico denominado "Ruta de los Galeses del VIRCH" (Ministerio de Comercio Exterior, Turismo e Inversiones, 2009), con un acto oficial en la capilla Moriah. El recorrido incluye las dieciséis capillas del valle ubicadas entre Rawson y la Comuna de 28 de Julio, y se prevé la incorporación de carteles con información histórica cultural para el turista y señalización en la vía pública para facilitar el acceso a las capillas. Desde la gestión pública, la propuesta turística tiene por objetivo asociar cultura y turismo.

Incorporación del idóneo en cultura sobre capillas galesas

La incorporación de las capillas galesas como nuevo producto turístico implicó revisar una forma de manejo enmarcado en el turismo cultural. Se trata de sitios

[15] Diario El Chubut. Regionales, Martes 8 de abril de 2003.

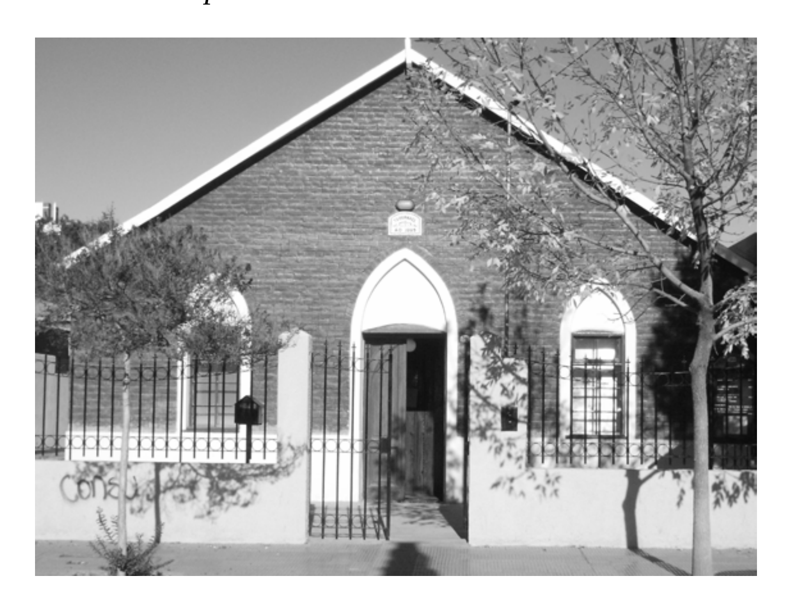
[16] La constitución de la UEP (Unidad Ejecutora Provincial) es un requisito de elegibilidad para que la provincia pueda acceder a los fondos financiados mediante un crédito que es otorgado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

con historia y singular arquitectura y emplazamiento. Muchas de ellas se encuentran en pleno funcionamiento, conservan los legados de los antepasados e incorporan algunos cambios necesarios. Las capillas y la "cultura galesa" son reconocidas como atractivo cultural muy particular e insustituible.

El Organismo Provincial de Turismo creó la figura de Idóneo y estableció un Registro Provincial de Idóneos en Cultura sobre Capillas Galesas. Son considerados "idóneas" aquellas personas físicas que "estén habilitadas para informar, asistir y orientar a los turistas respecto a las actividades de la cultura galesa en las distintas jurisdicciones de las capillas galesas de la Provincia del Chubut". Estas personas deben "acreditar conocimientos acabados sobre la gesta galesa, asentamiento en el valle, costumbres, idioma y religión" (Boletín Oficial, 2005).

Para la selección del "idóneo", la Asociación Cultural y Espiritual "Unión de Iglesias Cristianas Libres del Chubut" y los miembros de cada capilla proponen nombres de personas interesadas en obtener la habilitación como idóneos (Boletín Oficial, 2005) y los eleva a la Autoridad de Aplicación (Organismo Provincial de Turismo de la provincia del Chubut), encargada de evaluar y otorgar la credencial habilitante para desempeñar la labor.

Fig. 7. Capilla Tabernacl construida en 1889 en terrenos cedidos por el Ferrocarril Central del Chubut



Fuente:© Judith Corinne Hughes (2010)

El trabajo consiste en informar sobre la cultura galesa y llevar el registro de las visitas en un libro en el que el turista plasma sus observaciones. En forma trimestral elevar al Organismo Provincial de Turismo copia del libro de visitas y una encuesta turística realizada en forma voluntaria, orientada a recabar información para planificar y diseñar la prestación del servicio.

Las capillas que cuentan con un idóneo capacitado para dar a conocer la cultura galesa son: "Berwyn", "Tabernacl", "Moriah", "Nazareth", "Salem", "Bethel", "Bryn Crwn", "Iglesia Anglicana San David" y "Bethesda". La capilla "Tabernacl", emplazada en el centro de la ciudad de Trelew, puede ser visitada por turistas con la asistencia de un idóneo tres días por semana (Fig.7). Las

capillas “Moriah”, “Bryn Crwn” (Fig.8) y “Bethesda” tienen dos idóneos y se pueden visitar todos los días. Las agencias de turismo organizan horarios y recorridos para las demás capillas del circuito, en función de la demanda por parte de grupos de turistas.

Fig. 8. Capilla Bryn Crwn construida en 1900 en la chacra Nº 235.



Fuente:© Judith Corinne Hughes (2010)

Entre las más visitadas están Tabernacl y Moriah, en la ciudad de Trelew. Los testimonios escritos en diversos idiomas demuestran interés por conocer la cultura galesa: “*La memoria se logra a través de lo material (edificios, libros) y oral (cuentos, anécdotas). La memoria nos ayuda a vernos en el lugar. Gracias por conservarlo y transmitirlo”* (N. M. Entre Ríos 25.3.08. Moriah). *“Un testimonio emocionante del pasado… y del presente. Gracias por la acogida”*. (Francia. 20.2.08. Tabernacl).

Aspectos edilicios de la construcción

El conjunto de construcciones levantadas por los colonos presenta ciertas características arquitectónicas ajustadas a las del país de origen, con materiales de construcción propios del lugar. Las primeras capillas fueron pequeñas y sencillas, construidas con paredes de bloques de barro secados al sol (adobe), pisos de tierra y techos de ramas de sauce criollo y juncos cubiertos con barro para impedir que el viento y la lluvia los dañara (Hughes, 1993: 37).

Posteriormente se hicieron mejoras en los aspectos edilicios, marcadas por dos hechos. El primero fue el arribo en la década de 1870 de nuevos inmigrantes de Gales, con renovadas ideas arquitectónicas. El segundo el tendido de la línea férrea entre el valle y el Golfo Nuevo, construida en 1886, ya que permitió la importación de bienes manufacturados, entre ellos materiales de construcción, chapa acanalada, elementos de madera, puertas, ventanas y muebles (Williams, 2004: 70).

Las capillas presentan un patrón arquitectónico caracterizado por techos a dos aguas de chapa acanalada de cinc, paredes de ladrillos a la vista, puertas y ventanas de madera en sus laterales y frontales de estilo gótico, con detalles

como los arcos ojivales sobre ellas. La capilla “Salem” en La Angostura es la única construida por los inmigrantes galeses con paredes y techo de chapas acanaladas de zinc en el exterior y con el interior revestido en madera.

El interior de estos templos, como expresa Williams (2004:72), se caracteriza por la austeridad. Se destacan bancos y púlpito de madera labrada y lustrada. Los pisos, techos y bancos son de pinotea. La distribución interna es similar en todas, una puerta de acceso a un pequeño atrio y el ingreso a la capilla es a través de dos puertas laterales. El interior se caracteriza por estar desprovisto de ornamentos e imágenes religiosas, distribuidos los bancos alargados en el centro con dos pasillos a los costados que concluyen en el púlpito. El salón suele estar conectado con otro auxiliar llamado “*vestry*”, generalmente utilizado para la escuela dominical, cocina para preparar el té, reuniones sociales y otros (Jones, 2000: 20).

El edificio de “Ebenezer” es el que más seriamente se ha deteriorado con los años y ha permanecido sin actividad. Un grupo de vecinos y asistentes conformaron una comisión a fin de recuperarlo y restaurarlo. Con aporte del gobierno provincial y el municipio de Dolavon se trabaja para incluirlo en el circuito. Cada edificio tiene una particularidad que le aporta una identidad sustancial. Cada capilla representa un ícono de la colonización galesa construido en las chacras del valle y en cada espacio urbano con el aporte migratorio galés.

Funciones y asistentes a las capillas

Las actividades que se desarrollan en los edificios de las capillas galesas son diversas. Los domingos se realizan: escuela dominical (enseñanza bíblica) y cultos en idioma galés o español. Los días sábados hay reuniones para jóvenes y niños y durante la semana seminarios de capacitación, estudios bíblicos y consultorio pastoral abierto a la comunidad.

Quienes asisten regularmente a los cultos, responden a la variedad de grupos migrantes que dieron lugar a la formación del valle y las ciudades. Se denomina “asistentes” a quienes participan de los cultos y de las actividades organizadas (cultos especiales, reuniones de oración, escuela dominical, ferias de tartas, etc.) y son “miembros”, quienes asisten y llevan una vida activa en la iglesia/capilla desarrollando algún ministerio (enseñanza, servicio, etc.).

Durante treinta años, las capillas galesas no tuvieron un pastor en forma permanente, excepto una misionera nacida en Gales, asentada en el valle durante cuarenta y seis años quien ofició los cultos en los dos idiomas. En el transcurso de ese tiempo, la presencia de un pastor que predique en galés, estuvo condicionada a la decisión de viajar desde Gales y permanecer en el valle por un período variable de tres meses a un año.

El fluido contacto que la Asociación Cultural y Espiritual “Unión de Iglesias

Cristianas Libres del Chubut" mantiene con el país de Gales ha permitido que en forma ininterrumpida los cultos y mensajes puedan realizarse en idioma galés en algunas capillas del valle. Asimismo, los cultos en español se han desarrollado sin interrupción con pastores o laicos de otras iglesias (Ejército de Salvación, Iglesia Evangélica, Bautista, Hermanos Libres, etc.).

Fig. 9. Capilla Glan Alaw construida en 1887 en la chacra Nº 250.



Fuente:© Judith Corinne Hughes (2005)

En los últimos años se ha incrementado el número de asistentes y miembros que no hablan el galés, motivo por el cual la asociación que agrupa las capillas, incorporó en 2007 un pastor que desarrolla el ministerio pastoral en español. Su trabajo está concentrado en "Bethel" (Gaiman) y "Tabernacl" (Trelew) por ser las capillas con mayor número de asistentes, aunque también se ocupa de "Nazareth", "Bethesda", "Bryn Crwn" y "Glan Alaw" (Fig.9).

Conclusión

En pie por más de un siglo y cumpliendo aún un rol fundamental dentro de la comunidad, las capillas galesas, construidas con fe, trabajo, devoción y con el fuerte propósito de conservar la lengua y la religión, hoy son el legado de quienes forjaron el Valle Inferior del Río Chubut. Con su singular emplazamiento en el valle, tanto en el espacio rural como el urbano, y con características arquitectónicas similares, las capillas son únicas en el mundo, cumplen una función como institución religiosa protestante y al igual que en sus orígenes, fomentan el encuentro comunitario con reuniones sociales y culturales. Son hitos reconocidos y registrados como edificios con valor patrimonial y cultural.

La conservación y el pleno funcionamiento de las dieciséis capillas es preocupación constante de la asociación que las nuclea. Reconocidas como atractivos culturales para el turismo nacional e internacional por distintos gobiernos, la puesta en valor para incluirlas en los circuitos turísticos ha demandado la creación de la figura del idóneo en cultura galesa y la inversión en la restauración de algunos edificios. Su inserción plena depende de la

infraestructura, actores sociales comprometidos, planeamiento y fundamentalmente decisiones de todas las partes involucradas, tomadas con responsabilidad, para dar a conocer un elemento del paisaje con historia, impronta colonizadora e identidad, y no una mera mercancía.

Referencias

Asociación Cultural y Espiritual "Unión de Iglesias Cristianas Libres del Chubut" (1979). *Estatuto*. Rawson.

Bertoncello, R. (2007) Migración, identidad y turismo. La ciudad – Colonia San José (Entre Ríos). *Anales de la Conferencia Internacional Aspectos Culturales en las Geografías Económicas, Sociales y Políticas*. Buenos Aires.

Bianchi, S. (2004) *Historia de las religiones en la Argentina. Las minorías religiosas*. Buenos Aires, Sudamericana.

Birt, P. (2004) La comunidad galesa en la argentina ¿Construcción o deconstrucción de la identidad? En: *Los Galeses en la Patagonia*. Puerto Madryn, Fundación Ameghino.

Boletín Oficial (2005) Organismo Provincial de Turismo de la provincia del Chubut. Resolución Nº 15 del 17/01/05. *Boletín Oficial*, Año XLVII, N° 968, 01/02/05. Rawson.

Carballo, C. T. (2007) Mas allá de las creencias… hacia una interpretación espacial de la distribución y diversidad de cultos en la Argentina. En: Carballo, C. T. (Comp.) *Diversidad Cultural, creencias y espacio*. Luján, UNLu, Publicaciones del PROEG, Nº 3.

Chubut, Provincia del (1994) *Constitución de la Provincia del Chubut*. Rawson.

Chubut, Provincia del (2005) *Eje estratégico turismo, hospitalidad y tiempo de ocio, Proyecto Ejecutivo Comarcal* "*Circuito de los galeses y ruta de la lana*". Rawson, Ministerio de la Producción. http://www.chubut.gov.ar/comarcas/ imagenes/ Virch-Turismo-2005.pdf

Chubut, Provincia del (2009) *Puesta en valor de la cultura y el turismo en la ruta de los galeses del VIRCH*. Rawson, Ministerio de Comercio Exterior, Turismo e Inversiones. http://www.chubutalmundo.gov.ar/index.php/noticias/4-turismo/

Claval, P. (1999) *La Geografía Cultural*. Buenos Aires, EUDEBA.

Dumrauf, C. (2008) *La colonia galesa del Chubut. Su lucha por el gobierno propio*. Buenos Aires, Dunken.

Hughes, W. M. (1993) *A orillas del río Chubut en la Patagonia*. Esquel, El

Regional.

Jones, L. (1986) *La colonia galesa. Historia de una nueva Gales en el territorio del Chubut en la República Argentina.* Esquel, El Regional.

Jones, E. D. (2000) *Capillas Galesas en Chubut.* Trelew, Talleres Gráficos Jarme.

Matthews, A. (1992) *Crónica de la Colonia Galesa de la Patagonia.* Esquel, El Regional.

Míguez, D. (2002) El protestantismo popular en la Argentina. Las lógicas de la expansión del pentecostalismo durante el siglo XX. *Anuario del IEHS*, 17.

Neumann, D. B. (2004) Eisteddfod del Chubut. Cultura galesa e identidad regional. En: *Los galeses en la Patagonia*. Puerto Madryn, Fundación Ameghino.

Nogué, J.; Albet, A. (2004) Cartografía de los cambios sociales y culturales. En: Romero, J. (Coord.) *Geografía humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado.* Barcelona, Ariel.

Williams, F. (2004) Sembrando de chacras y capillas el valle. La arquitectura de la colonia galesa en la Patagonia. En: Sepiurka S. y Miglioli J. (Comp.) *Rocky Trip. La ruta de los galeses en la Patagonia*. Esquel, Balero Producciones.

Zampini, V. (1979) *Chubut, breve historia de una provincia argentina.* Gaiman, El Regional.

EDUCACION, SALUD Y SEGURIDAD EN RELACIÓN CON LA ACTIVIDAD TURÍSTICA: EL CASO DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT

CARBAJAL Delia B. – SÁNCHEZ Darío C.

Resumen

El turismo es actualmente no sólo una actividad sino también un complejo sistema de relaciones entre los pueblos, basado en el intercambio social, económico y cultural. Diversos destinos se ofrecen al potencial turista, cada vez más exigente, ejerciendo una fuerte competitividad en precios y calidad de servicios. Sin embargo esto no basta. Hay tres aspectos sustanciales en la configuración de un destino turístico que, aunque pocas veces se abordan en profundidad, tienen un peso considerable en el momento de las decisiones. Estas son seguridad y salud, sustentadas necesariamente en una educación adecuada.

Palabras claves: turismo, seguridad, salud, educación, geografía turística.

EDUCATION, HEALTH AND SECURITY IN RELATION WITH TOURISTIC ACTIVITY: THE CASE OF THE PROVINCE OF CHUBUT

Abstract

Tourism today is not only an activity but also a complex system of relations between peoples, based on the social, economic and cultural exchange. Various destinations are offered to increasingly demanding potential tourists, having a strong influence in price competitiveness and services quality. However, this is not enough. There are three essential points in the configuration of a tourist destination, but these are not often addressed in depth, with an important role at the the decisions time.These points are security and health, necessarily sustained in a proper education.

Key words: tourism, security, health, education, tourist geography.

Introducción

La Organización Mundial de Turismo (OMT) reconoce como derecho fundamental para todos los ciudadanos del mundo la libertad de viajar con seguridad. Sin duda, satisfacer la necesidad de seguridad es un imperativo en el turismo ético.

La seguridad es una percepción subjetiva, construida sobre los acontecimientos de la vida cotidiana. Las guerras, el terrorismo, el narcotráfico, las enfermedades infectocontagiosas o endémicas, que hoy configuran lo que se denomina patologías geográficas, generan inseguridad en los viajeros que, en general, tienden a evitar los destinos donde estos hechos tienen lugar, porque implican riesgos reales o potenciales. Los lugares más seguros o percibidos como tales, son, sin duda, los más visitados.

La "seguridad turística" es la "protección de la vida, de la salud, de la integridad física, psicológica y económica de los visitantes, prestadores de servicios y miembros de las comunidades receptoras" (Grünewald: 1997).

El turista tiene motivaciones al iniciar su viaje, que se relacionan con la expectativa de su desarrollo personal y sus impulsos sociales (Garde Enciso: 1999, p.10). Para satisfacer estas expectativas requiere tener la certeza de su seguridad:

"... el ser humano tiende, en líneas generales, a evitar situaciones que pongan en peligro su existencia. Ahora bien, el modo en que cada uno juzga lo que considera un riesgo o lo que es garantía de seguridad es el elemento variable, como lo es también la sensación asociada a cada uno de éstos: el riesgo puede ser estimulante para algunos e inhibidor para otros, lo mismo que la máxima seguridad. …. La tendencia general indicaría que a medida que la edad aumenta más temores se movilizan, sobre todo si se viaja con la responsabilidad del cuidado de los hijos, o con el temor por la fragilidad de la propia salud, como en los viajes de la tercera edad." (Grünewald: 1997)

Cabe aclarar que cuando hablamos de seguridad lo hacemos desde una visión integral que comprende diversos aspectos:

- ***Seguridad Pública:*** sistema que permite el libre desplazamiento del turista por el destino, disminuyendo el porcentaje de situaciones de conflicto, principalmente los hechos delictivos -casos de robos y hurtos- y los accidentes.
- ***Seguridad Social:*** sistema que permite el libre desplazamiento del turista por el destino ante problemas sociales como movilizaciones, huelgas, etc.
- ***Seguridad Médica:*** sistema de prevención, emergencia y protección médica al visitante antes de viajar o durante su desplazamiento en el destino

turístico.

- ***Seguridad Informática:*** sistema de comunicación que permite el conocimiento de la oferta del destino.
- ***Seguridad Económica:*** sistema de reaseguro del viajero para prevenir riesgos desde la óptica económica.
- ***Seguridad de los Servicios Turísticos:*** Sistema que permite la protección del turista durante el desplazamiento por los distintos establecimientos de servicios turísticos y recreativos (hotel, restaurante, agencia de viajes, etc.) del destino turístico.
- ***Seguridad en Eventos:*** sistema que permite la protección durante la realización o participación de un evento deportivo, musical, recreativo, etc. del visitante del destino.
- ***Seguridad Vial y del Transporte:*** sistema que permite el libre y seguro desplazamiento por las vías de comunicación del visitante desde la salida del lugar de residencia habitual hasta su regreso al mismo. (www.seguridadturística.com.ar)

Todos los aspectos señalados son importantes, pero indudablemente los que adquieren mayor peso en la subjetividad de los turistas son la seguridad pública y la seguridad médica. En términos generales, podemos decir que el turista valora positivamente un destino cuando este le ofrece cordialidad en el trato, calidad en los servicios que se le brinden, atractivos naturales, calidad urbana y seguridad.

Área de Estudio

Si bien la temática abordada es de carácter universal, el presente trabajo se desarrolló tomando como área de estudio la provincia del Chubut.

Materiales y Métodos

En el presente trabajo se ha empleado una combinación de técnicas simples. Se realizó una revisión de la bibliografía especializada sobre la temática abordada, se realizaron entrevistas a informantes calificados y se visitaron algunos hospitales, puestos sanitarios, escuelas y comisarías de la provincia del Chubut.

Luego se procedió al tratamiento analítico de las fuentes y los datos resultantes del material seleccionado, tales como estadísticas, informes y documentos producidos por organismos internacionales, nacionales y empresas relacionadas al sector turístico, al sector salud y al sector educativo.

La Seguridad Pública

Numerosos documentos señalan el derecho a la seguridad. Citaremos entre ellos la Declaración Universal de los Derechos Humanos, que en su Art. 3 reza "*todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona*".

La Declaración de Manila sobre Turismo Mundial, expresa que el turismo "*puede desarrollarse en un clima de paz y seguridad que puede lograrse mediante el esfuerzo común de todos los estados para promover la reducción de la tensión internacional y fomentar la cooperación internacional, con un espíritu de amistad, respeto de los derechos humanos y comprensión entre los estados*".

La OMT, en su IX Asamblea, en 1991, se refiere a la facilitación de los viajes y a la seguridad de los turistas. La misma Asamblea, dos años más tarde, condena la violencia y los actos delictivos cometidos contra los viajeros, los turistas y las instalaciones turísticas, solicitando a los estados miembros la adopción de medidas prácticas para la protección de los actores turísticos.

La Carta de Turismo y el Código del Turista, señalan la libertad de viajar y la seguridad como un derecho e invitan a los estados a garantizar la seguridad de las personas y sus bienes, trabajando en la prevención y protección contra los riesgos del delito, de crímenes y de accidentes. Por su parte, el Código Ético Mundial para el Turismo define las motivaciones de los actores turísticos y del desarrollo turístico, dando un lugar preponderante a la seguridad en sus distintos componentes.

La OEA ha creado el CICTE, Comité Internacional Contra el Terrorismo, que se ocupa, entre otras actividades de formar especialistas en seguridad a través de cursos tales como "Curso de entrenamiento en seguridad turística", "Curso de entrenamiento en criminología y seguridad en el turismo" y "Curso para el Programa de seguridad turística interamericana y de instalaciones recreacionales".

La preocupación por la seguridad queda claramente explicitada en estos documentos. Sin embargo, en esta subjetiva percepción de seguridad, no todos los hechos que dan cuenta de la inseguridad de un lugar impactan de la misma forma. El atentado del 11 de septiembre a las Torres gemelas, en Estados Unidos, tuvo una repercusión muy distinta a la que tuvo el Tsunami en Asia.

En términos generales, los fenómenos naturales se interpretan como aislados y esporádicos, en cambio los atentados se perciben como indicadores de un clima tenso y enrarecido. Al ser el turismo un fenómeno retráctil, es lógico que el período de retracción respecto a un destino se relacione directamente con el evento acaecido.

Los especialistas señalan algunos factores que condicionan la seguridad turística:

- ***Disponibilidad de información para el visitante:*** como mapas, guías,

señalética, de preferencia en el idioma de los visitantes, para permitirles conocer en dónde se encuentran, a dónde van, de dónde partieron, cómo es el terreno que atraviesan. Disponer de esta información aumenta la seguridad de los turistas.

- ***Entorno de los lugares a visitar:*** La mala iluminación, la acumulación de residuos y los servicios públicos deficientes, favorecen la concreción de crímenes y delitos. En los últimos años ha surgido la idea de "prevención del crimen a través del diseño ambiental" como una herramienta eficaz, basando sus postulados en lugares de buena visibilidad y buena iluminación.
- ***Presencia de personal policial y de seguridad uniformada:*** lejos de atemorizar a los turistas, contribuye a fomentar la sensación de seguridad, creando confianza en la certeza de que cualquier disturbio será rápidamente controlado.

Tabla 1. Tasa de delincuencia cada 100.000 habitantes. Años 2000 a 2007.

	2000	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
Total provincial	**246,7**	**297,4**	**317,7**	**368,3**	**367,5**	**352,7**	**354,7**	**341,90**
Biedma	331,5	493,9	465,7	537,1	407,4	356,9	380,3	427,60
Cushamen	206,8	197,6	275,6	223,3	212,0	185,0	197,1	241,06
Escalante	222,0	266,4	306,7	353,6	395,7	412,8	356,1	332,69
F. Ameghino	314,8	282,1	425,2	409,4	341,1	168,5	435,6	269,94
Futaleufú	245,5	270,1	304,9	270,9	183,2	105,8	265,2	249,90
Gaiman	207,5	193,6	269,0	200,1	227,2	235,1	236,9	219,85
Gastre	24,2	19,9	143,1	125,4	85,7	139,3	128,5	192,18
Languiñeo	180,8	252,8	258,9	322,4	264,6	278,4	260,8	231,92
Martires	201,6	201,6	141,7	119,3	106,8	163,8	239,0	245,51
P. de Indios	168,0	174,4	188,8	214,6	204,6	147,0	263,2	206,08
Rawson	251,2	295,4	296,5	405,5	437,6	457,3	444,2	363,75
Río Senguer	203,1	177,2	256,5	201,4	131,8	198,6	162,4	189,16
Sarmiento	223,7	160,6	160,4	241,6	237,9	287,7	174,3	379,28
Tehuelches	158,1	248,9	262,4	197,4	215,8	186,1	268,8	474,01
Telsen	71,5	123,9	144,6	132,4	295,6	184,6	138,6	112,02

Fuente: Dirección Nacional de Política Criminal. INDEC – CELADE – Serie demográfica 8 - periodo 1990 - 2005.

No cabe duda que para la organización de la seguridad de un destino turístico debe existir una firme decisión política para crear las condiciones institucionales y sociales que permitirán el logro y la sustentación de la misma.

Las comunidades receptoras y emisoras deben ser informadas y sensibilizadas adecuadamente; las comunidades receptoras deben arbitrar los medios, tanto en la esfera pública como en el sector privado para que el control y el fortalecimiento de su seguridad se incremente.

Una seguridad adecuada, real, es parte de la sustentabilidad turística, con fuerte repercusión en el aspecto económico y fundamentalmente en el aspecto social. En la provincia de Chubut hemos tomado los datos estadísticos brindados por la policía de la provincia, para ver la evolución de la tasa de delincuencia y los delitos.

Tabla 2. Delitos. Años 2002 a 2007

	2002	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
Total provincial	13318	15669	15711	15060	16112	15579
Contra las personas – Lesiones – Homicidios culposos y dolosos	 2341 48	 2524 31	 2964 35	 2956 40	 3203 43	 2649 31
Contra la integridad personal (contra el honor - violaciones - abusos)	114	107	112	85	77	62
Contra la libertad (amenazas – secuestros)	1718	1923	2080	1863	2192	1815
Contra la propiedad (robos - hurtos y tentativas)	8196	10036	9418	9045	9490	9999
Contra el estado civil	1	0	0	1	0	0
Estupefacientes	68	118	110	105	125	170
Otros delitos previstos en leyes especificas	204	190	219	151	160	168

Fuente: Dirección Nacional de Política Criminal. Incluye delitos declarados por Prefectura Nacional, Gendarmería Nacional, Policía de Chubut y Policía Federal.

Se advierte claramente que los delitos contra la propiedad (robos y hurtos) son los preponderantes, seguidos por delitos contra las personas (homicidios y lesiones). En los departamentos de Biedma y de Tehuelches se observan tasas más altas debido a que varias localidades de importancia demográfica y turística se hallan en ellos. Si bien las cifras arrojadas no son alarmantes, es necesario fortalecer los planes de seguridad para hacer de la provincia un destino que, más allá de su belleza, ofrezca el plus de la seguridad.

Salud

La salud es otro importante aspecto de la seguridad. Tanto los turistas como las comunidades receptoras se exponen a determinados riesgos, absolutamente controlables mediante la adecuada prevención, como vacunación y adecuadas normas de higiene.

Las normas de higiene deben ser aprendidas en la primera infancia, en el hogar y la escuela, apoyadas por toda la comunidad y garantizadas por las autoridades. De nada sirve enseñar a lavarse las manos después del uso de los sanitarios, si cuando van a hacerlo falta agua o jabón; o enseñar a arrojar la basura en los recipientes destinados a tal fin si estos no existen.

Si bien actualmente la mayoría de los turistas cuenta con sistemas de cobertura médica y seguridad social, es indispensable que los destinos turísticos puedan prestar una adecuada atención a sus visitantes. Los operadores turísticos deben brindar a los viajeros información sobre algunos trastornos comunes que pueden sufrir en el viaje, como diarreas por los cambios en el tipo de alimentación, las características sanitarias del destino y los puntos de atención de urgencias y emergencias médicas.

Para abordar el complejo tema de la salud henos recurrido a la información producida por la Dirección General de Estadística y Censos dependiente de la Subsecretaría de Modernización del Estado del Ministerio de Coordinación de Gabinete.

La elaboración de los estudios específicos está a cargo del Equipo Interdisciplinario de la Dirección de Información y Coordinación del Sistema Estadístico Provincial, enriquecido con la participación del equipo de trabajo de la Secretaría de Salud de la Provincia y con la participación de los distintos Programas, Departamentos y Direcciones dependientes de la Subsecretaría de Programas de Salud, y de la Dirección de Patologías Prevalentes y Epidemiología.

En Chubut las principales enfermedades epidemiológicas son, en primer término la influenza y la neumonía, seguidas por la diarrea infantil (menores de 5 años). Se ha registrado, en los últimos años un repunte en las ETS (enfermedades de transmisión sexual) y una disminución en los casos de hepatitis y meningitis.

En el 2004 se registraron 2 casos de rubéola y desde entonces no se registraron más casos. Cabe destacar que esta enfermedad registró su pico máximo en 1992 con 2242 casos. Es alentador comprobar que donde los esquemas de inmunización se aplicaron correctamente se ha logrado una disminución significativa de la enfermedad.

Las enfermedades infecciosas y parasitarias, como las infecciones intestinales, no ostentan porcentajes significativos. Más del 50% de las defunciones que registra la provincia es a causa de enfermedades no transmisibles, destacando que de ellas el 10,4% es por causas externas (accidentes, lesiones autoinfligidas y agresiones).

Nuestro país se encuentra en un proceso de “transición epidemiológica”, es decir, un cambio de los perfiles epidemiológicos en el sentido de pasar de una predominancia de causas de muerte por enfermedades infecciosas y parasitarias a enfermedades degenerativas (tumores, cardiopatías, etc.). Por este motivo se observa un descenso de la mortalidad, ya que las enfermedades crónicas lentamente van desplazando a las transmisibles (hantavirus, triquinosis, síndrome urémico hemolítico, etc.).

Este cambio progresivo ocurre por el mejoramiento de las condiciones de vida, que posibilitan un mayor acceso a los servicios de salud, los adelantos de la medicina y mayor nivel educativo. Actualmente, en la provincia del Chubut no existen enfermedades endémicas que puedan poner en riesgo a los visitantes.

Otro importante aspecto a tener en cuenta respecto a la seguridad turística en el rubro salud es la capacidad de respuesta que puede tener un destino ante un evento inesperado, natural o tecnológico. En la provincia del Chubut el Sistema de Salud se encuentra regionalizado en cuatro Áreas Programáticas que dependen de la Secretaría de Salud de la provincia de Chubut: Trelew, Esquel, Comodoro Rivadavia y Biedma.

Cada Área Programática posee una red de servicios de complejidad creciente integrada por hospitales rurales de los que dependen puestos sanitarios y un hospital zonal con centros de salud. Los hospitales zonales tienen como hospital de referencia al Hospital Regional de Comodoro Rivadavia.

La provincia cuenta con la Dirección de Promoción y Prevención de la Salud que busca crear un nuevo “Modelo Sanitario” que garantice la atención equitativa y eficiente de la población, en el marco de la estrategia de la Atención Primaria de la Salud.

La Atención Primaria de la Salud es una estrategia que concibe integralmente los problemas de salud – enfermedad – atención de las personas y del conjunto social. Propone la integración de la asistencia, la prevención de las enfermedades, la promoción de la salud y la rehabilitación, extendiendo la cobertura del sistema sanitario a toda la población e intentando establecer

vínculos positivos y permanentes, con el objeto de establecer una cultura de la salud.

Es necesario señalar que todo destino turístico debe elaborar su hipótesis de riesgo y un planeamiento estratégico para desastres, que permita adoptar previsiones y concebir acciones para hacer frente a una situación inesperada.

Hipótesis de riesgo es la suposición (convenientemente evaluada a través descripción, estudio y evaluación) de una situación que afecte la seguridad de las personas, derivada de un posible siniestro o estrago de origen natural o antrópico Es un elemento básico para planificar las acciones destinadas a neutralizar el evento.

Las plantas industriales, el movimiento del puerto, el desplazamiento de grandes cantidad de personas por rutas terrestres, aéreas, marítimas o fluviales, son actividades potencialmente riesgosas. Chubut trabaja con un Plan de Emergencias sanitarias cuya misión es formular y ejecutar programas, subprogramas y actividades dirigidas a administrar las derivaciones y emergencias en salud.

En este marco se han relevado y puestas en buenas condiciones de uso las radios de todos los puestos sanitarios y hospitales como así también de las ambulancias de toda la provincia. Se dio cobertura en Punta. Tombo y Caleta Valdés con puestos de Primeros auxilios. Ambas zonas son de alta presencia de turistas y alejados de centros urbanos. También se organizan numerosos cursos para personal de salud, en los que participan otras instituciones como Policía y Bomberos.

Tabla 3. Complejidad de la atención sanitaria y disponibilidad de camas por Área Programática (AP)

Localidad	Hospital	Nº de camas	Centros de Salud N II	Puestos Sanitarios	Otros
Total de la Pcia.	**c/internac. 30 s/internac. 3**	**950**	**Provinc. 51 Municip. 14**	**50**	**5**
Total AP Norte	c/ internac. 4 s/internac. 1	114,6	8	7	1
Puerto Madryn	Subzonal N IV C.Adolesc, C.de Día	79,6	8	-	C. Prev. Adic.
Puerto Pirámides	Rural N III	-	-	-	-
Gastre	Rural N III	17	-	4	-
Gan Gan	Rural N III	13	-	2	

Tabla 3. Complejidad de la atención sanitaria y disponibilidad de camas por Área Programática (AP) (cont.)

Localidad	Hospital	Nº de camas	Centros de Salud N II	Puestos Sanitarios	Otros
Telsen	Rural N III	5	-	1	
Total AP Trelew	c/internac. 7 s/ internac. 1	235,6	18	5	2
Trelew	Zonal N V, C.de Día, C. Materno Inf., Cons.Ext.Esp., C.Adolesc.	87,5 32,5	11	-	C. Prev. Adic.
Rawson	Subzonal N IV	52,9	6		C. Prev. Adic.
Camarones	Rural N III	8	1	-	-
Gaiman	Rural N III	10,6	1	-	-
Dolavon	Rural	19,4	1	-	-
Dique Ameghino	Rural	-	-	-	-
Las Plumas	Rural N III	6,2	1		
Paso de Indios	Rural N III	13	2		
Total AP Esquel	c/ internac. 14 s/ internac. 0	288	11	32	
Esquel	Zonal N V, C.Adolesc., Cons. Ext Tercera Edad	89,4	7		C. Prev. Adic.
El Maiten	Subzonal N IV	37,5	1	1	3
Corcobado	Rural N III	14	1	1	2
Trevelin	Rural N III	21	1	1	4
El Hoyo	Rural N III	17,4	-	6	-
Lago Puelo	Rural N III	14	-	3	-
Cholila	Rural N III	5,7	-	2	
Cushamen	Rural N III	9	-	4	-
Gualjaina	Rural N III	7,6	-	3	-
Epuyén	Rural N III	16	-	3	-
Tecka	Rural N III	10	-	2	-
Rio Pico	Rural N III	7,7	-	1	-
San Martin	Rural N III	25,7	-	-	-

Tabla 3. Complejidad de la atención sanitaria y disponibilidad de camas por Área Programática (AP) (cont.)

Localidad	Hospital	Nº de camas	Centros de Salud N II	Puestos Sanitarios	Otros
Gob. Costa	Rural N III	13	1	-	-
Total AP C. Rivadavia	c/internac. 5 s/internac. 1	311,8	Provinc. 14 Municip. 14	6	1
Comodoro Rivadavia	Regional N IV	185,9	Provinc. 13 Municip. 13	-	Subsec. Salud
Diadema-Rada Tilly	Provincial	42	1	-	-
Alto Rio Senguer	Rural N III	24,9	-	1	-
Rio Mayo	Rural N III	29	-	3	-
Sarmiento	Rural N III	30	1	2	-

Fuente: Departamento de Estadísticas de Salud. Ministerio de Salud del Chubut

Necesariamente, para lograr la seguridad en salud se requiere una considerable inversión. En nuestro país, por sus características políticas, se superpone el gasto provincial con parte del gasto nacional, que se relaciona con el control sanitario de todo el país, algunos programas de alcance nacional y con el gasto en salud de los presupuestos municipales.

El gasto público en salud es financiado por los diversos sectores económicos a través de los impuestos, tasas y contribuciones, el cual luego es redistribuido por el sector público. La partida destinada a salud se distribuye de la siguiente forma: El 18% es para bienes de consumo; 62% para personal; 14% para servicios no personales y 6% en maquinarias y construcción

Educación

El desarrollo del progreso social se basa en la educación. La Conferencia Mundial sobre Educación, de 1990, destaca que “la educación es condición indispensable, aunque no suficiente, para el desarrollo económico, social y cultural”.

Sólo a través de la educación se pueden transmitir los valores considerados legítimos por una determinada sociedad, estimulando la participación activa y responsable, indispensable para un real desarrollo sustentable.

Esto permite mejorar las condiciones de vida para generar procesos superadores

en diversos aspectos, como el desarrollo personal, familiar y comunitario que repercuten en ámbitos como el ambiental, el fortalecimiento de la organización social e institucional y las mejoras en la producción y los servicios. Una educación planteada en estos términos debe ser permanente, sistemática y sistemática, con capacidad para promover estrategias para la participación comunitaria.

Pero para que esta educación, constituida como una transversalidad fundamental del desarrollo sustentable, es necesario revisar la pertinencia de los curriculum según las características y necesidades de la zona. Si existe divorcio con las necesidades laborales, sociales o culturales, no se aprende para vivir en ese lugar, ni se construye un sentido de pertenencia, ni se les brindan herramientas para desarrollarse laboral o académicamente, por lo que los jóvenes se ven obligados a emigrar en busca de mejores oportunidades.

Abordar a través de la educación la sustentabilidad, en su sentido más amplio, implica desarrollos productivos y sociales para los que no bastan la voluntad y la decisión, sino que requieren de políticas coherentes y efectivas.

Conclusiones

La seguridad integral, es decir la que implica no sólo no ser víctima de atentados o delitos, ni correr riegos de salud física ni psíquica, la que permite disfrutar del ambiente y de la comunidad, también se logra a través de una educación abarcativa pero no enciclopedista, flexible pero no relajada, diseñada sobre modelos universalistas pero atendiendo las características del lugar.

Si sólo se busca, en aras del desarrollo económico que genera el turismo, implementando modelos importados de otros destinos se corre un severo riesgo de aumentar el deterioro del medio, social, ambiental y económico; hay que desarrollar modelos propios que permitan conservar los recursos biológicos, el patrimonio y la identidad cultural y el bienestar social.

La provincia de Chubut cuenta ya con una vasta experiencia turística y está implementando medidas de seguridad pública y de seguridad sanitaria para que su oferta se ajuste a las necesidades de los visitantes, cada vez más numerosos, buscando mejorar la calidad de los servicios.

Referencias

Conferencia Mundial de Turismo Sostenible (1995) *Carta de Turismo Sostenible*. Lanzarote, Islas Canarias (España).

Garde Enciso, S. (1999) *Comportamiento turístico en el contexto español.* Ed. Estudios Turísticos, Madrid (España).

Grünewald, L. et al. (1997) *Demanda turística*. Documentos de Turismo, Paris.

Naciones Unidas, Asamblea General de (1948) *Declaración Universal de los Derechos Humanos,* París (Francia).

OEA (2005) *CICTE. Reunión Anual*. Organización de Estados Americanos - Departamento de Derecho Internacional, Puerto España (Trinidad y Tobago)

OMT (1980) *Declaración sobre Turismo Mundial*. Organización Mundial del Turismo, Manila (Filipinas).

OMT (1985) *Carta de Turismo y Código del Turista*. Organización Mundial del Turismo, Sofía (Bulgaria).

OMT (1991) *Resoluciones de Asamblea General*. Organización Mundial del Turismo, Buenos Aires (Argentina).

OMT (1993) *Resoluciones de Asamblea General*. Organización Mundial del Turismo, Bali (Indonesia).

OMT (1999) *Código Ético Mundial del Turismo*. Organización Mundial del Turismo, Santiago (Chile).

Parte 5

LA MESETA IGNORADA Y LAS POTENCIALIDADES TURÍSTICAS DE TELSEN

BIOGEOGRAFIA DE LA MESETA DE SOMUNCURA

JAUREGUI, Graciela B.

Resumen

Este trabajo tiene por objetivo la descripción de la biogeografía original y actual de la Meseta de Somoncura y de sus relaciones con el paisaje geográfico del cual forma parte. Se recurrió a los relatos de los primeros expedicionarios de la zona y a una bibliografía actual. La conclusión a que se llegó fue que la flora y la fauna no variaron.

Palabras claves: Somuncura, biogeografía, suelos salinos y sódicos, aridez.

BIOGEOGRAPHIE DU PLATEU DE SOMUNCURA

Résumé

Ce document a pour objectif de décrire la biogéographie primitive et actuelle du Plateau de Somoncura et de ses relations avec le paysage géographique dont il fait partie. On a recouru aux récits de voyage des premiers explorateurs de la région ainsi qu'à des publications actuelles. La principale conclusion mise en évidence c´est que la flore et la faune autochtone n´a été pas modifié au fil des derniers siècles.

Mots clés: Somoncura, biogéographie, sols salins et sodiques, aridité.

Introducción

Este trabajo tiene por objetivo la descripción de la biogeografía original y actual de la Meseta de Somoncura y de sus relaciones con el paisaje geográfico del cual forma parte. El topónimo Somoncura proviene de la lengua mapuche que significa "La piedra que suena o habla", probablemente se deba al ruido metálico que produce el basalto cuando se lo golpea. Posee una superficie de 25.000 km^2 y abarca parte del centro-sur de la Provincia del Río Negro y gran parte centro-norte de la Provincia del Chubut, su altura promedio es de 1100 m sobre el nivel del mar (1400 msnm al Oeste y 1000 msnm al Este).

La Meseta de Somoncura es un macizo antiguo con predominancia de vulcanismo basáltico, con orogenia, glaciaciones e ingresión marina vinculada con una sedimentación cenozoica. Por otro lado la erosión fluvial dio como resultado el paisaje actual, con sus valles y su microclima y sus extensas terrazas estructurales. Forman parte del paisaje acumulaciones de rodados, gravas y arenas, que cubren la mayor superficie de la Patagonia. Hay bajos y cavidades que forman lagunas en la época de lluvia. Otra geoforma son los cañadones, caracterizados por una fuerte erosión eólica. En épocas de clima húmedo los surcaban ríos temporarios formando sus valles. Predominan también las peneplanicies y las sierras bajas.

Con referencia al clima, de acuerdo a la clasificación de Copen, la región de la meseta está dentro de la zona BW o clima árido desértico. La aridez no solamente se relaciona con las pobres precipitaciones, sino también con las pérdidas de agua absorbida por el suelo y por la evaporación. Según la clasificación de Daus y García Gache que tuvieron en cuenta la temperatura, las precipitaciones y la humedad está dentro de los parámetros de Árido Patagónico (Chiozza y Gonzalez van Domselaar, 1958).

Las temperaturas medias anuales decrecen de Este a Oeste y entre 12°5’C a 7°6’C. Las extremas anuales, tanto máximas como mínimas, han llegado a estar por encima de 40° C en verano y por debajo de –20° C en invierno respectivamente. En verano los días son particularmente muy largos, las temperaturas medias oscilan entre 16° y 14° siendo enero el mes más calurosos. En invierno se registra un gran descenso de temperaturas medias acompañadas por días más cortos. Con referencia a los vientos la meseta recibe la influencia de los vientos fríos del Oeste (del cual dependen las temperaturas y las precipitaciones) como del Noroeste y del Sudoeste.

En el verano, en cambio, es frecuente el aporte de aire subtropical, influenciando incluso hasta los 46° S. Por su trayectoria continental, estos aportes de aire subtropical son secos y por ende no contribuyen a la precipitación. Las lluvias son escasas entre 100 y 200 mm anuales y la zona que menor cantidad de precipitaciones recibe es la del centro de la meseta registrándose mayor cantidad en invierno. La humedad relativa es menor en verano como consecuencia de las altas temperaturas. En general, la amplitud anual es de un 20% ó 30% de humedad relativa.

Los suelos dependen de la salinidad y la proporción de sodio (del Valle, 1978), y pueden ser:

- ✓ Ligeramente salinos y sódicos: en formas aluviales, son los menos aptos.
- ✓ Medianamente salinos y sódicos: en valle o delta aluvional.
- ✓ Fuertemente salinos y sódicos: en terrazas y zonas de acarreo, suelos limitados.

- ✓ Muy fuertemente salinos y sódicos: sitios de erosión, deposición, lagunas y salitrales.
- ✓ Suelos fuertemente salinos y sódicos; son las terrazas y zonas de acarreos, no aptos.
- ✓ Predominan los suelos areno-arcillosos, pobres y con un fuerte déficit hídrico.

Materiales y Métodos

Para el estudio de la biogeografía de la meseta se recurrió a los viajes de expedicionarios como Jorge Claraz en 1865 y Ramón Lista en 1884, que recorrieron la Patagonia y acercaron con sus narraciones la biogeografía de aquel entonces y también las vivencias de los aborígenes y sus baqueanos. Por otro lado por medio de bibliografía especializada y actual se comparó con los datos antiguos.

Fitogeografía

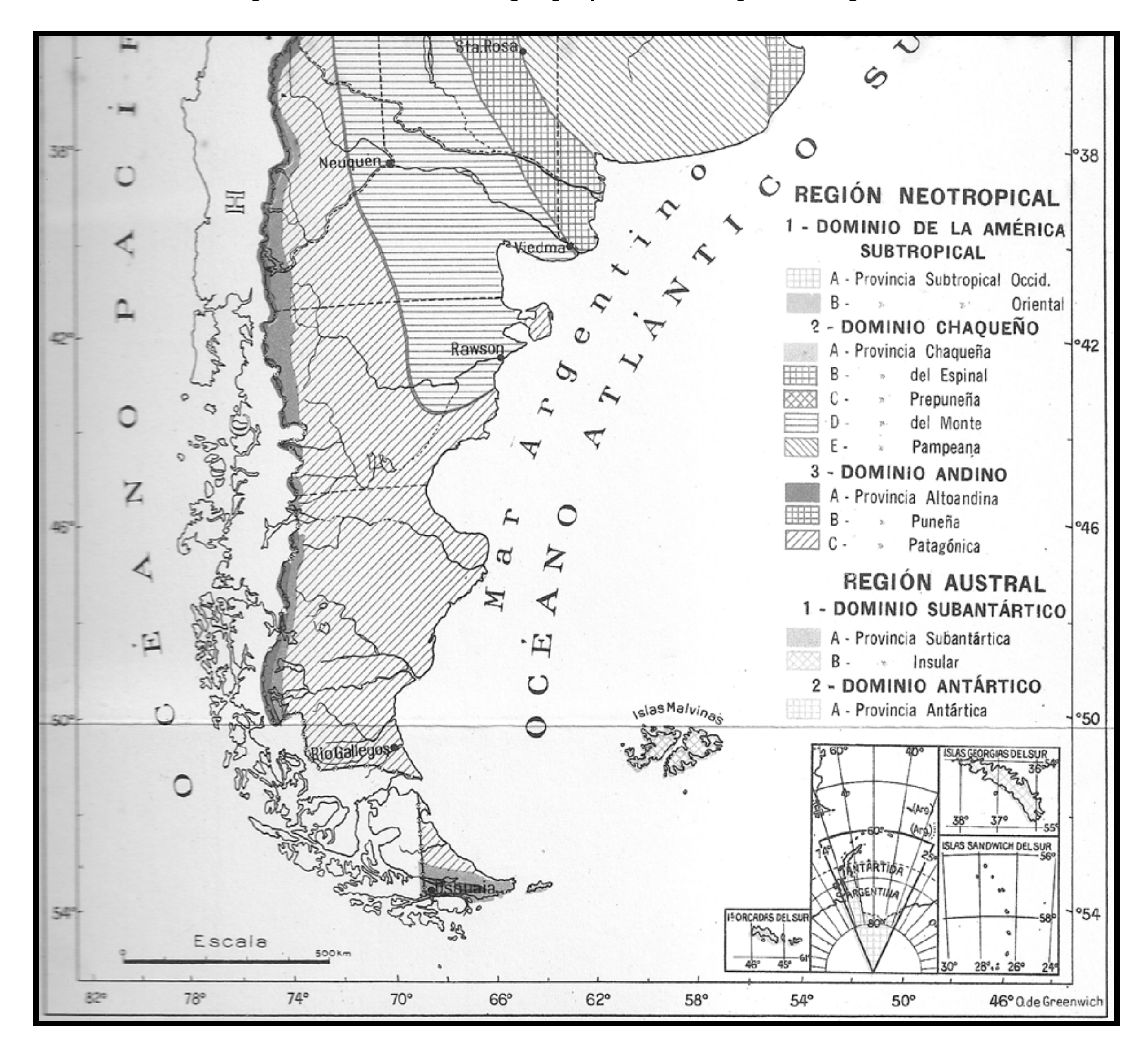
Según Cabrera en la Provincia Patagónica (Figura 1) predomina la estepa arbustiva muy xerófila. La meseta está cubierta por una composición arbustiva de quilimbai (*Chuquiraga avellanadae*) que hacia el Sur desaparece siendo reemplazada por la mata negra ((*Verbena trideuss*), el colapiche (*Nassduvia Clomerulosa*) con su follaje muy denso y matas de coirón negro (*Stipa speciosa*), dejando al descubierto un 65 por ciento del suelo. Otro arbusto particular de la meseta es la zampa (*Atriplex lampa*), un halófilo característico de los suelos salados y de los extensos bajos.

En las vegas hay abundancia de gramíneas. La vegetación crece muy separada, con raíces robustas y largas en busca de agua subterránea que además le permiten aferrarse ante los fuertes vientos y se levanta a unos escasos metros del suelo. La flora se caracteriza por estepas arbustivas bajas como el colapiche y uña de gato (*Chuquirraga aurea*) y con arbustivas-graminosas medias como el algarrobillo patagónico (*Prosipis denudans*) y el yaoyin (*Lycium chilense*), y la gramínea más común el coirón llama *(Stipa humilis)*. Los mallines son escasos y salinos, y en los ambientes más húmedos abundan los cortaderales o colas de zorro (*Acalypha hispida)*.

En su “Diario de Viaje de Exploración al Chubut. 1865-1866”, Jorge Claraz al atravesar la meseta informa que el arbusto característico era el neneo (*Mulinum spinosum*), hoy apetecible por los ovinos ya que en primavera y en verano goza de brotes tiernos, flores y frutos; también posee un alto valor en proteínas y en minerales. La carne es de sabor desagradable, pero en la actualidad para el consumo humano, antes de sacrificarlos, al ganado se lo encierra en potreros

libres de esta planta y se alimentan con otro tipo de forrajera. También nombra otros ejemplares como el quilembai, yaoyin, colapiche (ejemplar de la estepa arbustiva, pobre, achaparrado y xerófilo), a igual que otro arbusto leñoso como el sulupe (*Ephedra ochreata*).

Figura 1. Provincia Fitogeográfica de la Región Patagónica



Fuente: Cabrera A., 1958

Describe la existencia del algarrobo patagónico (*Prosopis denudan*). “*Su fruto,* dice Claraz, *rojizo a negro, posee una vaina (chaucha) con semillas y con una pasta dulce adentro, usada para hacer harina y una bebida alcohólica (aloja) después de su fermentación; también hay chañar, árboles bajos que forman pequeños bosques y es muy bueno como leña”.*

El junquillo (*Sporobolus rigens*, *Trinius*) es una epífita que tiene muchos tallos ramificados desde la base, en suspensión o erectos, delgados y largos y cilíndricos con flores de color rojizo. El coirón de mallín y coirón dulce, crece en lomas, faldeos y pequeñas planicies formando matas muy grandes, sumamente apetecibles por los animales.

Más adelante el expedicionario comenta que los aborígenes comían piquillín y algarroba. El primero es un árbol o arbusto de poco porte que se cubre en el verano de frutos rojizos esféricos de 4 a 5 mm de diámetro, dulce y con una semilla negra que es un poco grande dejando, por consiguiente, poca pulpa. Es también alimento para pájaros (tordos, zorzales, calandrias, benteveos quienes se encarga de sembrarla por doquier) e iguanas.

La algarroba (*Ceratonia siliqua*), fruto del algarrobo, la "…. *comían cruda, o un poco tostada en ceniza caliente; después de masticarlas, escupen las semillas y vainas. También hicieron harina……Se tuestan en un instante, luego se machacan entre piedras, y la sustancia alveolar es la que proporciona harina. Pero como las vainas, los pedacitos y las semillas están mezclados, se pasa por un tamiz. Se come la harina que tiene un sabor dulce.....*" (Claraz, 1865).

Narra la existencia de *"sauces de poco porte, pero la maciega* (hierba silvestre) *es más exuberante" y "con una inclinación hacia el este, prueba que vuelven a predominar los vientos del oeste"* y que se localizan cerca de los arroyos, como las totoras y los juncos, *"…además de berro* (Nasturtium officinale), *apio cimarrón* (Apium sellowianum) *y llantén grande* (Plantago major)*. Hay raramente helechos* (Pterophyta)*; pocos musgos* (Bryophyta, briófitas) *y escasos líquenes".*

Continua describiendo la vegetación de los bajos donde hay gramíneas y algunas cortaderas y en la altura de la meseta hay gran cantidad de tunas (*Opuntia ficus)*. Una de las plantas más conocidas de la zona es la macachina (*Oxalis sellowiana*), nombre impuesto por los mapuches, sus hojas son parecidas al trébol y es comestible de sabor agridulce.

Otro expedicionario de la Patagonia fue Ramón Lista (1884), que coincide con el relato de Claraz y aporta mas nombres de la típica vegetación de la meseta como: la cebadilla (*Bromus setifolius*) y arbustos como: el matorro y jume (*Allenrolfea vaginata*) que crecen en suelos arenosos.

La fauna

Ramón Lista la refiere con "*abundancia de guanacos* (Lama guanicoe), *avestruces* (ñandúes o Rhea americana), *liebres* (Leporidae) *y gran número de aves comestibles como ser: perdices (dos especies)* (Odontophoridae dendrortyx) *patos diversos y palomas de los matorrales* (Leptotila wellsi)". Jorge Claraz la describe con más detalle con sus costumbres y sus

particularidades. Distingue en su viaje: la mara patagónica (*Dolichotis patagonum*), el choique *(Pterocnemia pennata)* o ñandú pequeño y la martineta *(Eudromia elegans).*

Por otro lado entre los mamíferos omnívoros menciona al peludo (*Chaetophractus villosus),* al piche llorón o patagónico, zorro gris (*Pseudalopex griseus),* gato montés (*Oncifelis geoffroyi),* gato del pajonal (*Oncifelis colocolo),* hurón menor *(Galictis cuja)* y zorrino patagónico (*Conepatus humboldtil)***.**

Encontró quirópteros como el murciélago orejón (*Histiotus montanus)* y el moloso *(Molossus molossus)*. También había vizcachas (*Lagostomus maximus*), liebres o mara patagónica, perdices pequeñas y martinetas. Entre las aves nombra a los chorlos (*Charadrius vociferus)* y avutardas (*Chloephaga picta*), que con sus migraciones recorren la meseta; el teruteru (*Vanellus Chilensis);* jilgueros (*Sicalis flaveola*); chingolos (*Zonotrichia capensis*); chimangos *(Milvago chimango)*, caranchos (*Caracara plancus)* y flamencos *(Phoenicopteriformes)* que habitan en las lagunas salitrosas.

Asimismo narra que había muchas espátulas (*Ciconiiformes Plataleinae*) ave similar a la cigüeña con sus plumas de color blanco, un pico cuchara grande y aplastado en la punta. También hay cigarras (*Hemiptera Cicadidae)* de una especie grande, chajaes *(Chauna torquita)*, hurones *(Mustela putorius furo),* nutrias *(Mustélido Lutra),* leones y piches (pichi o quirquincho *Zaedyus pichi*).

No dejó de mencionar la fauna acuática como pejerreyes *(Odontesthes bonariensis),* truchas (*Salmo trutta)* y bagres (*Liposarcus multiradiatus),* que se alimentaban de los caracoles del río, acompañados por gran cantidad de algas (*Cyanophyceae),* sobre todo en los manantiales. En la meseta se encuentran baguales se denomina así a los potros y caballos salvajes que habitan en la Patagonia.

El naturalista Jorge Claraz (1865) describe al guanaco: "*como un corredor mucho más veloz que el caballo; para cazarlo primero se necesita un buen caballo y segundo un jinete muy diestro. En Chubat son mas bien flacos, comenta, pues hay poca fruta para su alimentación, comen yiscalau (arbusto de la patagonia, con corteza amarilla), hamca (frutilla de quirquincho) y khalgo (bayas o fruto carnoso amarillento, muy apetecibles por los avestruces). Al apresarlo los aborígenes o vaqueanos le rompen la cabeza con las bolas y le hunden el cuchillo en la nuca detrás de las orejas. Así se desangran. Los pampas y los tehuelches son más diestros que los aborígenes chilenos. No cazan machos sino hembras guanacas, su destreza es tan grande que las distinguen desde lejos, les gusta la carne más gorda y desprecian la magra. Después le abren el vientre al guanaco y le sacan las vísceras. Al abrirle el estómago se pueden encontrar con la comida semidigerida, la exprimen y toman el líquido, de sabor dulce y muy bueno. Así también el líquido de la cabeza y de los pies. Este brebaje les sirve para limpiarse las manos. De las patas traseras solo*

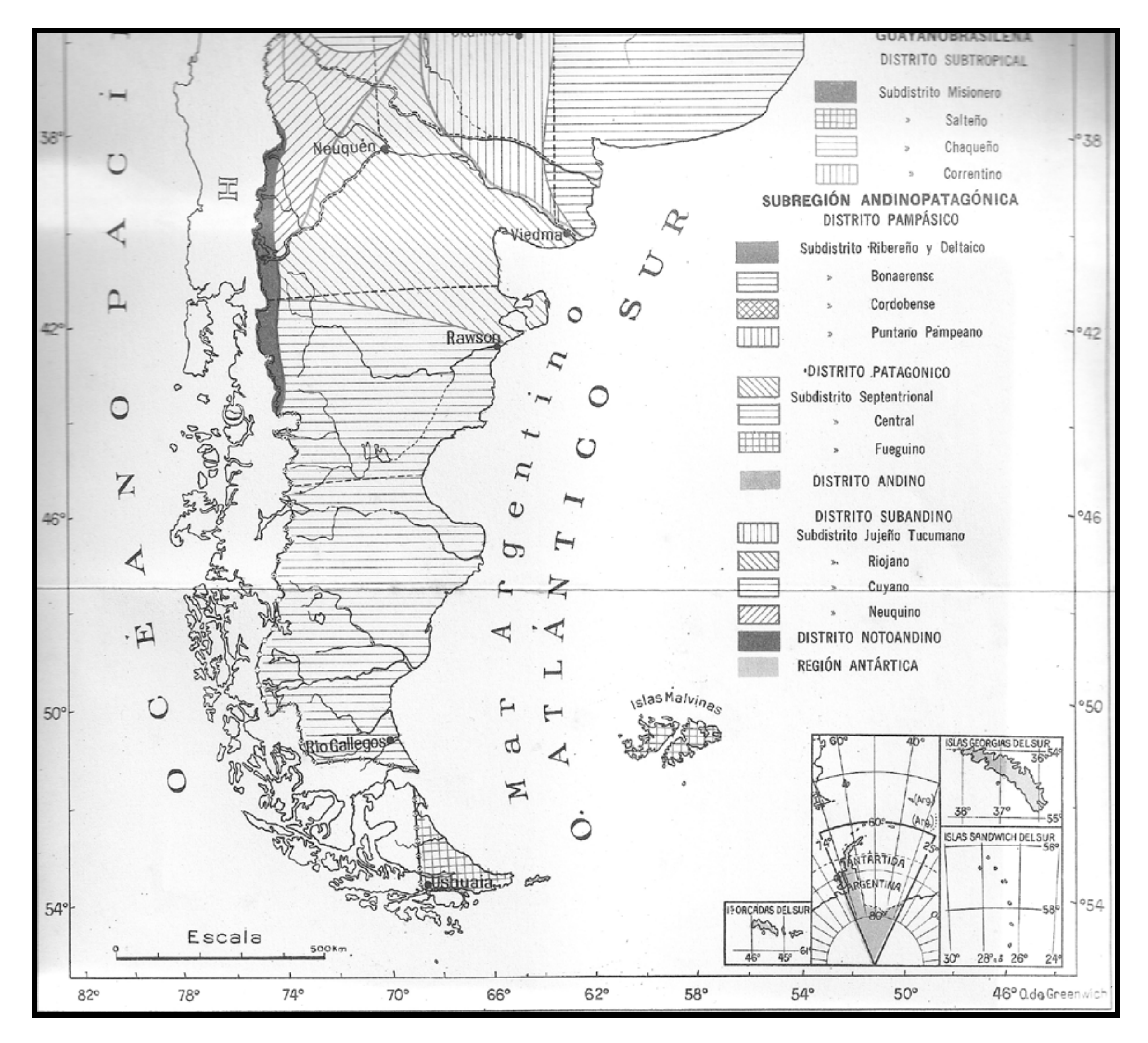
comen la poca carne que les queda en los huesos, como también el caracú crudo. El pecho es la mejor presa, le sigue el cogote. Cortan los riñones, el hígado y el corazón en pedacitos y comen este "caruto". El cuajo o la leche coagulada de los animales más jóvenes la comen cruda. La tripa gorda es también un bocado exquisito. La sangre coagulada la toman con la mano y se lamen los dedos. La sangre de guanaco es la más fina y la de mejor sabor".

Otra parte importante era la piel que se la cortaba como lonjas, se utilizaba el lado interior de las patas, algunas se usaban para hacer cuerdas para transportar la misma carne. Otras eran utilizadas para riendas y las lonjas del lomo eran consideradas las mejores. La piel del cuello les servía para la fabricación de lazos. Al confeccionar quillangos o cobertores se usaba la del guanaco joven y del feto, pues era la mejor y la más fina, tarea que desempeñaban las mujeres. El trabajo comenzaba con el raspado de la carne con un símil cuchillo de cuarzo afilado, ablandaban la piel frotándola con arena de cuarzo y luego la cosían con la ayuda de tendones de la pata de avestruz, pues son los más largos. Era utilizada para vestimenta y para toldos con los cuales confeccionaban sus chozas, cuya abertura se hacía "*siempre mirando hacia oriente*" (Claraz, 1865).

Según Gollan (Figura 2), las Provincias del Chubut y Río Negro están comprendidas en la Subregión Andinopatagónica, Distrito Patagónico, y dentro de éste en el Subdistrito Septentrional (Centro-Sur de Río Negro y Centro-Noreste de Chubut) y el resto de la meseta de Somoncura y de la Provincia del Chubut en el Subdistrito Central.

En todo el distrito patagónico se pueden apreciar gran variedad de aves, algunas predominan en determinados sectores y otras frecuentan otros ambientes, con sus diversas variedades dentro de la misma especie: el macá (*Podiceps gallardoi*); biguá (*Phalacrocorax olivaceus)*; garza blanca (*Ardea alba)*; bandurria *(Theristicus caudatus*), visitante estival; gran variedad de patos; el águila (*Accipitridae, Buteoninae*), el cóndor *(Vultur gryphus*), chimango (*Milvago chimango)*; caranchos ; halcón (*Falco subbuteo)*; cuervos *(Corvus corax)*; cisne de cuello negro *(Cygnus melancoryphus),* gallaretas **(***Fulica armillata*); chorlos (*Charadrius vociferus)*; las gaviotas *(Larus novaehollandiae)*, tortolitas (*Metriopelia ceciliae)*; lechuzas (*estrigiformes Tytonidae*), picaflores (*Archilochus colubris)*; camineras como la bandurria, el zorzal (*Turdus falcklandii)*, el falso carpintero (*Pygarrhichas albogularis)*; la golondrina negra (*Progne modesta)*, azul (*Pygochelidon cyanoleuca)* y rabadilla blanca *(Calidris fuscicollis)* y también el chingolo (*Zonotrichia capensis australis)*. Entre los arácnidos patagónicos están los escorpiones (*Scorpionida)* y catorce géneros de arañas.

Figura 2. Provincia Zoogeográfica de la Región Patagónica



Fuente: Gollan J., 1958

El Subdistrito Septentrional se extiende desde el río Colorado hacia el Sur hasta una línea imaginaria que parte, al Oeste, del límite entre la provincia de Chubut y Río Negro y llega a la desembocadura del río Chubut en el Atlántico, es considerado un distrito de transición. El único marsupial, aunque no exclusivo, es la comadrejita *(Lestodelphys halli).* Los quirópteros son animales que provienen del subdistrito pampásico, en este caso predominan los murciélagos orejudos (*Plecotus austriacus).*

Entre los roedores se encuentran: ratón conejo; rata peluda y amarillenta, de amplia distribución en el subdistrito, casi iguales a los del Sur bonaerense; también roedores de menor talla como el cuis o cuy chico (*Microcavia australis),* el tuco-tuco (*Ctenomys sociabilis*); nutria criolla (*Myocastor coypus*);

vizcacha de la sierra y mara, mal llamada liebre patagónica.

Los carnívoros están representados por: zorro gris y colorado *(Lycalopex culpaeus)*, zorrino *(Conepatus humboloti*), huroncito, gato montés y gato de los pajonales. El guanaco habita en las llanuras y mesetas. Dentro de este distrito solo se encuentra el peludo; piche patagónico, armadillo característico que transita de día y pernocta en cuevas; choiques de escaso número y la perdiz.

La garza azul *(Egretta caerulea)* solo se encuentra en los ambientes del subdistrito. Propio de la zona son los patos de pico de cuchara *(Anas platalea)* y zambullidor *(Oxyura vittata);* el águila de la flecha; el halcón de vientre blanco; gaviotines la gallareta; el loro barranquero (*Cyanoliseus patagonus)*; lechuza de los campanarios y de las vizcacheras, las cotorras patagónicas (*Cyanoliseus patagonus)*, el carpintero campestre y el chico del sur; la calandria *(Mimus saturninus*), los zorzales; el benteveo (*Pitangus sulphuratus)*; entre los mas conocidos.

Tres tipos de ofidios se hallan en el subdistrito: serpientes ponzoñosas como la víbora de la cruz *(Bothrops alternatus)*, la de coral *(Micrurus frontales)* y la yarará ñata (*Bothrops amoditoides*) de apenas 40 centímetros. Las dos primeras alcanzan su máxima dispersión hacia el Sur, la tercera es propia de la patagónica, por ende propia de la Argentina.

Otros representantes de la fauna son: la lagartija (*Liolaemus archeforus)*, presencia notoria en este ambiente como las lagartijas mayores llamadas matuastos, de coloridas manchas con cabeza similar a los antiguos dinosaurios; iguánidos *(Iguanidae*), un quelonio como la tortuga terrestre (*tortugas (Testudines) o quelonios (Chelonia)*, representantes de una fauna que se repite en el Subdistrito Central.

El Subdistrito Central abarca la mayor parte de la superficie de la Meseta Central. Los carnívoros comunes están representados por el gato de los pajonales y los pumas con color; también abunda la rata y el ratón conejo. Por las mesetas se puede localizar el choique o ñandú petiso cuya carne es apreciada por los lugareños, corren en tropillas de cuatro a cinco individuos, la mejor defensa contra sus predadores es la velocidad que desarrollan proporcionada por sus largas y fuertes patas. Otro corredor de la Patagonia es el guanaco que fue de gran utilidad para los tehuelches no solo como alimento sino también como abrigo.

El choique posee almohadillas plantares que no dañan la vegetación. El macho dominante con su tropilla, compuesta por hembras y chulengos (nombre de la cría del guanaco), recorre la meseta y ante el peligro defiende al grupo con su relincho estridente, el harem reacciona y así huye del enemigo.

Una mención especial es el marsupial Lestodelphis hall, parecido a la marmota; especie de ratón muy difícil de encontrar, se cree que ya ha desaparecido, pues

no se han visto más ejemplares. Abunda una especie de murciélago propio del subdistrito. Se encuentran biguás, las garzas brujas (*Nycticorax nycticorax*); las avutardas de pecho rayado, la colorada y la blanca; el aguilucho rojo; el halcón de vientre blanco; la gallineta, el chorlo con variedad de individuos; las gaviotines; el loro barranquero; la cotorra y gran variedad de paseriformes o aves cantoras.

Conclusión

La geomorfología, del lugar con una amplia meseta, cañadones y bajos, el clima árido con escasas precipitaciones y grandes amplitudes térmicas, una hidrografía escasa, más el tipo de suelo con abundante salinidad contribuyen para el paupérrimo desarrollo de la vegetación como de animales que han tenido que adaptarse a las condiciones que le ofrece el paisaje geográfico. Estas particularidades han sobrevivido a lo largo del tiempo.

Con referencia a las plantas sus raíces son largas que van al encuentro de aguas subterráneas u otras crecen a la vera de riachos y manantiales que surgen del interior de la tierra. Las plantas son bajas, achaparradas, de colores verdes opacos, con hojas lanceoladas para evitar la elevada evapotranspiración, y se extienden separadas sobre suelos salitrosos. Los árboles solo crecen bordeando los pobrísimos arroyos y sus copas son limitadas. Estas son características de una zona con pocas precipitaciones, abundancia de vientos secos y de suelos áridos.

En cuanto a la zoogeografía lo que predominan son las aves, que poseen la cualidad de migrar cuando su habitat, o sea las lagunas, desaparece motivado por la evaporación o la infiltración de sus aguas. Por otro lado animales rastreros, que se mimetizan con el color del paisaje, no necesitan de mucha agua para subsistir y sus cuerpos no son de gran envergadura, campo propicio para el proceso de transpiración.

Los animales son resistentes a las grandes amplitudes térmicas, o sea a las altas y bajas temperaturas escondiéndose bajo rocas para paliar el calor o el frío. La adaptación al lugar hace posible la vida en esta árida meseta, que involucra no solo a las plantas y animales sino también al hombre que salva los escollos de la naturaleza, viviendo a orillas de arroyos o a la vera de caminos que atraviesan la meseta.

Referencias

Arias, N. (2003) *Chubut y sus minerales*. Museo Minerológico de Comodoro

Rivadavia. Dirección General de Minas y Geología de la Provincia del Chubut.

Bran, D.; Ayesa, J.; López, C. (2000) *Regiones Ecológicas de Río Negro*. Laboratorio de Teledetección – SIG INTA. EEA. Bariloche.

Cabrera, A. (1958) La Fitogeografía. En: De Aparicio, F. y Difrieri, H. (Directores) *La Argentina, Suma de Geografía*. Buenos Aires, Peuser, Tomo III. pp. 103-207.

Claraz J. (1988) *Diario de Viaje de Exploración al Chubut.1865-1866*. Buenos Aires, Marymar.

Chiozza E.; González van Domselaar S. (1958) El Clima. En: De Aparicio F y Difrieri H. (Directores) *La Argentina, Suma de Geografía*. Buenos Aires, Peuser, Tomo II, pp. 94-183.

Del Valle, H. (1978) *Reconocimiento de los recursos naturales de la subcuenca del Arroyo Telsen*. Chubut, Ministerio de Economía, Servicios y Obras Públicas, Dirección de Recursos Hídricos.

Gollan J. (1958) La Zoogeografía. En: De Aparicio F. y Difrieri H. (Directores*)La Argentina, Suma de Geografía*. Buenos Aires, Peuser, Tomo III, pp. 211-359.

Ereño C.; Nuñez S. (2006) *Clasificaciones climáticas. Climatología*. UBA, Dpto. de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras. Buenos Aires.

Erize, F. (1993) *El Gran Libro de la Naturaleza Argentina*. Auspicio de la Fundación Vida Silvestre y el Fondo Mundial para la Naturaleza. Buenos Aires, Editorial Revista Gente.

Lista R. (1884) La última exploración en Patagonia. En: *Revista de la Sociedad Geográfica Argentina*. Buenos Aires, Tomo II.

Primo N.; Siragusa A. (1975) Lagos, Lagunas y Salinas En: *Geografía de la República Argentina*. Buenos Aires: Sociedad Argentina de Estudios Geográficos (GAEA). Tomo VII, Segunda Parte, Hidrografía, pp. 571-620.

Sánchez D.; Jiménez L.; Jauregui G.; Carvajal D. (2009) Turismo Sustentable en la Meseta de Somoncura: Posibles Circuitos Turísticos centrados en la localidad de Telsen. En: *Contribuciones Científicas*. Buenos Aires, GÆA, Vol. 21, pp. 345-357.

www.oni.escuelas.edu.ar/2003/CHUBUT/159/flora.htm de Google. 11 Ago 2010.

www.caletao.com.ar/rve/junquillo.htm de Google. 29 Jul 2010

EL POBLAMIENTO INDÍGENA DE LA MESETA DE SOMUNCURA

CASAMIQUELA Rodolfo M.

Resumen

La investigación científica de la meseta del Somuncura comenzó en 1957 a partir de un organismo provincial acompañado por el Museo Bernardino Rivadavia de Buenos Aires y en 1971 se agregó el CENPAT–CONICET. Su intención fue declarar al área en cuestión como "Reserva Provincial", al ser de interés geomorfológico, geológico, climático, biológico y ecológico. También se consideraba como un área representativa de la Patagonia. Recién fue reconocida como tal en 1993 bajo la Ley Nº 2669. En este trabajo se detalla lo geográfico y geomorfológico, el origen epistemológico y sus límites. En lo antropológico se reconoce como primeros habitantes a los tehuelches, oriundos de las sierras bonaerenses, mas tarde arribaron los mapuches provenientes de Chile, cada uno con su particular modo de vida. Restos de su cultura aun están presentes en grabados y en pinturas. Así también lo religioso y su respeto a los muertos. Los testimonios muebles y un glosario de palabras indígenas que reflejan aspectos topográficos, naturalista y antrópicos dan el marco final al trabajo.

Palabras claves: reserva, Somuncura, tehuelches, arte rupestre, tumba–túmulo, toponimia.

LE PEUPLEMENT INDIGÈNE DU PLATEAU DE SOMUNCURA

Résumé

La recherche scientifique dans le plateau de Somuncura a commencé en 1957 menée par un organisme provincial et le Musée Bernardino Rivadavia de Buenos Aires, auxquels s'est ajouté le CENPAT–CONICET en 1971. Ces recherches ont révélé dès le début, l'importance géomorphologique, géologique, climatique, biologique et écologique du plateau. La région est également considerée comme typiquement représentative de la Patagonie. Étant donné le grand intérêt scientifique de la zone, elle a été déclarée secteur naturel protégé en 1993 à travers la loi Nº 2669. Cet article décrit des aspects géographiques et géomorphologiques du plateau, l'origine épistémologique et ses limites. Du point de vue anthropologique, les tehuelches sont considerés comme les premiers habitants de la région, provenants des montagnes du sud de l'actuelle province de Buenos Aires. Plus tard, les mapuches, originaires du sud du Chili, sont également arrivés sur le plateau. Des traces de la culture et de la religion de ces peuples nous sont arrivées par les gravures et les peintures présents sur la région. Un détail des témoignages meubles trouvés dans la zone et un glossaire des voix indigènes

reflètant des aspects topographiques, naturels et anthropiques se trouvent à la fin de l'article.

Key words: Somuncura, tehuelches, art rupestre, tombe, tombeau, toponymie.

Aspectos formales: antecedentes de la reserva

El interés concreto por el conocimiento científico de "la Meseta" surgió tan temprano como en 1957 con el advenimiento, en la Provincia de Río Negro, del gobierno del Dr. Edgardo Castello. En el seno del Ministerio de Asuntos Sociales se creó un modesto organismo de investigación científica y, a través de él, se convino con el Dr. Romeo Croce (brillante químico–mineralogista del Museo "Bernardino Rivadavia" de Buenos Aires) la prospección geológico–minera del área. Como primer paso, el gobierno provincial relevó la meseta con un vehículo "canadiense" reparado y con apoyo económico.

Un segundo paso, con un enfoque biológico, fue dado por las investigaciones herpetológicas que llevó a cabo el Dr. José María Cei, especialista italiano de renombre mundial radicado en Mendoza, a quien le correspondió el mérito de relacionar, de acuerdo con las afinidades zoológicas de los reptiles identificados, la Meseta del Somuncura con formaciones equivalentes del noroeste de la Patagonia (Neuquén). Creado el Centro de Investigaciones Científicas, su director inició, en 1971, un trámite destinado a declarar al área de la meseta propiamente dicha "Reserva Provincial", a la luz de la ausencia en ella – en la "Mesada" – de pobladores vinculados formalmente con la Dirección de Tierras Provincial.

Por entonces, otro biólogo de prestigio, el Dr. Juan Daciuk, director del "Programa de Investigación y Manejo de la Vida Silvestre" del Centro Nacional Patagónico (CENPAT–CONICET) de Puerto Madryn, visitó el ámbito y escribió: "a) Reúne caracteres geológicos y geomorfológicos peculiares de la región extraandina de Río Negro y de la Argentina. Además, permite apreciar aspectos interesantes del Terciario y Cuartario en la Patagonia, efectos del vulcanismo y de la geodinámica externa. b) La vegetación posee representantes del Dominio Patagónico de la Provincia del Monte y de una interesante área ecotonal […] d) Con criterio ecológico, se puede señalar la existencia de exclusivas comunidades o conjuntos biocenológicos, tanto en los ecosistemas terrestres que habrá que estudiar en profundidad (planicie central, sierras laterales y lomadas o terrenos ondulados) como en los ecosistemas dulciacuícolas (lagunas temporarias endorreicas, arroyos de filtración y manantiales, etc.). e) Finalmente, corresponde agregar el interés arqueo–etnológico puesto que se encuentran cementerios indígenas, pictografías y otras expresiones de las culturas indígenas" (Masera et al., 1998:40–41).

Sobre esta base, la Dirección del Centro de Investigaciones Científicas (CIC)

retomó la idea de la Reserva. A lo dicho, que abona suficientemente el interés geomorfológico, aun geológico, climático, biológico y ecológico de la Meseta de Somuncurá, de características *sui generis* no ya en Río Negro sino en la Patagonia toda, habría que agregar datos sobre la macrofauna en general (guanacos, sobre todo, carnívoros y aves). Subrayar, también su interés morfológico en cuanto a los accesos, ya que los paredones abruptos de lava, la convierten a lo largo de gran parte de su perímetro en una especie de castillo o fortaleza, de características especiales para una reserva biológica […]".

Por otro lado se reseñan otros antecedentes, válidos tanto para la Meseta propiamente dicha cuanto para su entorno; a saber: "Es necesario recordar antes de seguir con el tema, documentos internos y publicaciones del Departamento Provincial de Aguas (DPA) y del que fuera Ministerio de Agricultura, Ganadería y Minería, ambos de Río Negro¨ (Masera et al., 1998:42). En 1978 en la Reunión de Expertos sobre Conservación de Ecosistemas Terrestres del Hemisferio Occidental, en Costa Rica, se propuso la creación de la Reserva Somuncurá al considerársela un área representativa de la Estepa Patagónica. En 1979 Héctor del Valle presentó en el IX Congreso Nacional del Agua en San Luis, su trabajo "Reconocimiento de los recursos naturales de la subcuenca del arroyo Telsen–Chubut". Volviendo a las fundamentadas propuestas para la creación de la reserva, éstas padecieron de ostracismo durante el autodenominado "proceso de reorganización nacional".

Continúa largamente la reseña, de la que se extraen otros pasajes de interés directo, como por ejemplo: "En 1986 la Subsecretaría de Medio Ambiente (R.N.), a cargo de la bióloga Adriana Ramassotto, inicia el trámite de creación del área de la Reserva Meseta de Somuncurá por decreto provincial. La reserva es la segunda en extensión del país, después de la de Los Andes, en Salta […] Pero es imprescindible afirmar –rematan Masera *et al*. de inmediato– que después de veinticinco años de incorporada al interés del Estado rionegrino la idea fuerza de crear una reserva integral para Somuncurá y a doce años del decreto que la creó, esta área natural protegida continúa hoy sin plan de manejo […]".

Pese a esta declaración enfática, *a posteriori* de lo comentado desde el punto de vista formal, se produjeron avances significativos. Se entresacan del mismo texto: "El director y miembros del equipo de investigación del PID y de la presente obra, presentaron el problema en 1990 en la Legislatura de Río Negro, para que se avance otro tramo más, aún desde la faz normativa, y otorgar fuerza de ley a esta reserva en el marco de la Constitución de Río Negro […] Resolvieron constituir una Comisión Técnica Especial de elaboración de un proyecto de ley general para la recuperación y preservación de los Ecosistemas Naturales".

En marzo de 1991 la Comisión Técnica redactora organizó, con el auspicio de la

Legislatura, una campaña de trabajo naturalístico en Somuncurá. Participaron especialistas de F.V.S.A., la Sociedad Ecológica Regional de El Bolsón, AMA, carrera de Geografía, Universidad de Buenos Aires. Reconocieron líneas de interés de sus disciplinas y, con esas informaciones como base, propusieron pautas de manejo desde el punto de vista biológico, administrativo, legislativo, ambiental, etc. “Finalmente, el anteproyecto, modificado en parte y perfeccionado […] tomó estado parlamentario a fines de 1991, ahora como proyecto de ley de áreas naturales protegidas”.

La normativa fue aprobada en 1993 y es Ley N° 2.669. Manteniendo sus aspectos esenciales que giran en torno a los conceptos de: “Sistema de Áreas Protegidas, Plan y Categorías de Manejo, de creación de un Servicio de esas áreas y Cuerpo de guardias ambientales, constitución de una red de promoción y conservación de la naturaleza, creación del banco de datos único de la temática en cuestión, desarrollo sustentable y sostenido y la valoración del nivel decisorio de los actores sociales que viven en ellas (en cercanías) y sus derechos como pobladores”.

Resumiendo, la Meseta del Somuncura propiamente dicha y adyacencias, Reserva Natural Integral por Decreto Provincial N° 356/86, fue declarada como tal por la Ley N° 2.669 de 1993, o “Ley del Sistema Provincial de Áreas Naturales Protegidas de Río Negro”.

Aspectos geográficos y geomorfológicos: la Meseta del Somuncura, definiciones

Desde un punto de vista tradicional, en cierto modo purista, la Meseta del Somuncura está restringida a la plataforma basáltica (localmente “la Mesada”, “Planiza” o “Planicie”), groseramente ovalada y diagonalizada de suroeste a noreste, que se extiende en la cota de los 900 metros de altura sobre el nivel del mar, entre las longitudes de los aproximadamente 67° 27’ y 66° 14’ Oeste y las latitudes de los aproximadamente 41° 10’ y 41° 37’ Sur, en el Sureste del territorio de la provincia de Río Negro. Esta sería la definición de la Meseta en sentido estrictísimo.

En cambio, en el sentido geológico – morfológico que le dan algunos geólogos, el concepto se amplía regionalmente para abarcar, por el sur, el área de semejante cota promedio que culmina al norte de la localidad de Gan Gan (Chubut hacia los 40° 31’ S), y se extiende al Oeste hasta límites poco definibles, prácticamente en la región precordillerana. Esta sería la definición de la Meseta en sentido latísimo.

Entre ambas posiciones extremas caben otras, en cierto modo intermedias, como aquella aceptada en el convenio firmado entre el Consejo de Ecología y Medio Ambiente de Río Negro y el Organismo Provincial de Turismo del Chubut,

rubricado también por la Subsecretaría de Cultura de esta Provincia el 3 de diciembre de 1997 (diario “Jornada” de Trelew del 27 de febrero de 1999), que extiende el ámbito latitudinalmente hasta “los paralelos de San Antonio y de Trelew” (*sic*), por el Norte y el Sur respectivamente. Correspondería a un sentido lato.

En fin, en un sentido que, dados los anteriores –e igualmente convencionales, como el último–, debería ser calificado de estricto, existe el que se permite proponer quien esto escribe, que restringiría el ámbito por el Sur hasta la “Altiplanicie de Chararrilla” (Charahuilla) –siempre alrededor de la cota de los 900m – y extiende una prolongación hasta la localidad de Gan Gan, en los 42° 30’S. Ello, por razones que surgen del mejor conocimiento de las potencialidades del ámbito y, fundamentalmente, de las posibilidades reales de ejercer control en los accesos.

De una manera o de otra, el “área nuclear” de la Meseta del Somuncura sería la delimitada, por fuera, por las nacientes (reales) de los arroyos Comicó, Yaminué, Treneta, Salado y Valcheta por el Norte; Tembrao, de los Berros, de la Ventana y Verde por el Este y Sureste; Cona Niyeo y Telsen por el Sur; y el antiguo camino de huella de Comicó a Cona Niyeu, por Praguaniyeo y los cerros Dos Hermanos. Con lo que la Sierra Apas, muy conspicua, quedaría afuera por el Sureste, al igual que las altas sierras de Pirremahuida o Nevada, Catanlil–Campana Niyeu, Talagapa (Chubut) y Chauchañeu (Río Negro), por el Sur y el Suroeste.

Discusión acerca de la verdadera denominación de la Meseta

Hasta aquí se llamó a la conformación geológica como, “Meseta del Somuncura”, con la preposición de más el artículo apocopado (Masera et al., 1998), y sin acento agudo. Simplemente debido a que en la forma regional de la lengua araucana o mapuche (**mapú zungún)** hablada en la Patagonia, si bien se acentúan agudas las palabras de dos sílabas, el acento migra cuando dos de ellas se reúnen en una sola, mayor. De este modo **nawél/wapí** unidas hacen **nawelwápi**; **zungún/kurá** unidas hacen **zungunkúra** (Somuncura) –aunque me apresuro a decir que las variantes carecen de significación en esa lengua. (Así, el apellido Namuncura es acentuado indistintamente por distintos poseedores). Con respecto a su etimología, prefiero remitir al Apéndice en que se trata con amplitud el tema de la toponimia indígena del ámbito.

Aspectos antropológicos: el poblamiento indígena

Hoy se pinta a la Meseta del Somuncura en sentido estrictísimo, como un ámbito lejano, misterioso y místico, reservorio de energías diversas, “corrientes de convección magnéticas”, apariciones extrañas, signos rupestres rúnicos, y hasta

lugar de confinamiento del "Santo Grial"…. ¡Ah, manes de la fantasía de pseudocientíficos, aventureros diversos y otros, potenciados por el periodismo liviano, ignorante e inescrupuloso! Pues, hacia los tiempos de mi infancia y adolescencia, entre las décadas de 1930 y 1940, no había nada de todo este esoterismo. La Meseta – propiamente la Mesada – era, sí, famosa por la mera densidad de su población de guanacos, que hacía que fuera muy frecuentada, en época de parición, por chulengueadores de diversas procedencias. Cosas de este mundo, aplicadas y prosaicas.

A pesar de que los grupos indígenas ancestrales (Tehuelches y sus antepasados), dueños del área en términos generales, eran nómadas y por ende, nunca existió población estable en ella antes de la llegada de los pioneros foráneos, indígenas y blancos (década de 1890 y siguientes), casi simbólicamente puede decirse que hubo continuidad entre las avanzadas de éstos y los últimos representantes de la población autóctona regional (Tehuelches Septentrionales – "Pampas" – en especial). Por lo demás, muchos de los recién llegados fueron indígenas de origen "azulero", es decir, de la gran tribu de Catriel en las sierras bonaerenses, y éstos estaban vinculados por lazos familiares cercanos con los grupos regionales patagónicos; de hecho, había activo intercambio entre ellos.

Alberto Cayupán, poblador de origen araucano (mapuche), es decir, chileno por vía paterna, pero regional por vía materna, pionero, me informó, en la década de 1970, que el cacique Velásquez visitaba frecuentemente el "cazadero más célebre de la Patagonia", al estar con Moreno – es decir **Iahnagóo** – en la Mesada, hasta por lo menos la década de 1920. No sé dónde estaba establecido el cacique (**Malaskan** – nombre del que derivó el otro, "Pampa" puro) por aquellos años, pero su nieta, Manuela Velásquez, (**Millarrai** en mapuche, "Flor de Oro"), quien fue mi primera maestra valiosa para el rescate de la cultura de ese pueblo, vivía con su familia en Pirrén Mahuida (voz mapuche**; Iáhau kaptúwun** en tehuelche, "Sierra Nevada"), no demasiado lejos.

Por esa tradición oral aludida, el citado Cayupán, hombre muy curioso e inteligente, versadísimo en la lengua de sus mayores, pudo guiarme a **Iahnagóo**, de tal modo redescubierto – ¡después de casi un siglo! – en 1971. Aunque ¡ay!, no tuvo ocasión de hacer lo propio con el sitio en que la Dueña de las manadas de guanacos y cuadrillas de avestruces, "La Vieja" (Deidad máxima del pueblo pampa) dispensaba sus favores a sus fieles, a muy corta distancia del cazadero. (¡Hubo que esperar hasta el 2006 para ubicarlo!; véase más adelante).

Pero esa continuidad se rompió, evidentemente, a lo largo de la vida misma de Don Alberto. Las últimas escasas familias tehuelches, sedentarias en el área a partir de esa misma década de 1890 o poco más, se fueron batiendo en retirada, física y culturalmente. Muertos los viejos, a veces sin haber transmitido sus experiencias, los jóvenes olvidaron las "cosas antiguas" o no quisieron revelarlas, o simplemente migraron a los pueblos, con pérdida de la tradición.

¡Así!

Hoy, sólo algunos apellidos autóctonos – como Chagallo, Sacamata, Chiquichano, Chingoleo – simbolizan la persistencia de la estirpe en el área para el caso en los contornos de la Meseta propiamente dicha. A este respecto, es interesantísimo echar un vistazo a la "Lista de ocupantes de tierras en el Somuncurá rionegrino y chubutense. Período 1919–1928, según las inspecciones de Tierras" (Entraigas, 1998). Entre centenas de nombres se rescatan, de abolengo tehuelche, seguro o presunto, para la Meseta en sentido estricto, Ñanquetrú, Sacamata, Chiquichano, Chagallo, Colueque, Pil, Catriel (mapuches estos tres), Alfaro, Linares, Victorica, Entraigas. Hecha la extensión a la provincia del Chubut, cabe agregar: Cual (tehuelche). Hay que apresurarse a aclarar que, por un lado, faltan muchas referencias y por el otro varios linajes tehuelches están embozados bajo apellidos mapuches y aun europeo–criollos. Pero, de todos modos, la cosecha es más que magra. Esta realidad se entenderá mejor después, a lo largo del desarrollo del proceso de poblamiento.

Pero tornando al tema inicial del misterio y el misticismo, ¿se nutren estos elementos del presente de algo genuino, diferencial, dentro del mundillo de la cultura tehuelche? Se dirá: "¡El nombre mismo!: Piedra que zumba…" (véase el Apéndice sobre toponimia). Pero es que…, la Patagonia toda (y la Pampa) estaba sembrada de oráculos o agüeros de todas clases. En la propia Mesada, la Roca–Gualicho mencionada, "La Vieja" (**Iáhmauk** en tehuelche) de los viajeros, como Jorge Claraz (1865) y Francisco Moreno (1879), funcionaba como tal, según supe por el propio Alberto Cayupán: el mismo cacique Velázquez, igualmente mencionado, supo por Ella de la cercanía de su muerte… Y son agüeros o equivalentes todas las sierras–"ventana" (con agujeros de esa clase) y conductos, piedras paradas ("clavadas", para lengua tehuelche), sierras o rocas *sui generis*, etcétera. Eso entre los elementos naturales, inorgánicos; entre los orgánicos, vivientes para el caso, a la mano está el aguilucho ("pecho blanco"), **ñamku** en mapuche, tan conocido, que ha de dar el pecho cuando se avanza pues en caso contrario es mala señal.

Vivían los Tehuelches en un mundo místico. Pero ese mundo místico no tenía expresiones diferenciales, de particular prestigio, en la Meseta del Somuncura. Lo que hoy podemos calificar, livianamente, de "fantasía", pertenece al hoy mismo –o al ayer a la tarde…¡Lo siento! Por la fantasía misma. Por la curiosidad mística del turista promedio. Aunque no por el prestigio de la Meseta. Ella no necesita de esta clase de ingredientes para realzar su personalidad particular: ésta está dada por el mero relieve fisiográfico, la impronta del vulcanismo, la inmensidad libre de vallas, las distancias y la soledad, el viento, los ecos, y – desde luego – también de tanto en tanto, los testimonios de la cultura antigua, como la toponimia más vieja, las estructuras de piedra, los petroglifos y pictografías; en fin, la personificación del Gualicho.

En los relatos míticos recogidos entre la población difusa del ámbito existen, sí, las piedras que se mueven, de diferentes categorías (Hall et al., 1998); el **trelkewekufü** (información personal); no sé si más… Otros mitos, o creencias populares son de origen ambiguo, como la “Salamanca” (europea), las luces malas, la lechuza… Un caso especial, no obstante, y realmente notable, puede constituirlo un sitio cercano –sin ubicación precisa– a la localidad de El Caín (en la Mesada), según un par de datos recogidos personalmente, de los cuales el primero es valiosísimo sin duda, dada la seriedad de su autor, el sargento de policía rionegrino Domingo Tello, hoy fallecido (Casamiquela, 2006). Cuando –en su vejez–, conversando en Valcheta, mencioné un día al “Maruchito”, celebérrimo lugar de culto popular ubicado en el noroeste de la provincia de Río Negro, él lo asoció automáticamente con El Caín. Pensando en una confusión de nombres (con El Cuy…), le dije: –Pero, ¿no está por el lado de El Cuy? –¡Ah!, ¡tenés razón!– me respondió; allá hay otro Maruchito. Pero éste estaba a la salida de El Caín…

Buscando ahora en mis libretas de campo, encuentro, casi al momento de escribir estas líneas, la necesaria contraprueba: la señora Dionisia Pereyra, entrevistada en 1992 en las cercanías de Ñorquinco, en la provincia de Río Negro, ubicó del mismo modo, imprecisamente sí, en las cercanías de El Caín, a un sucedido relacionado con “un maruchito” (como es sabido, una suerte de peoncito de las tropas). Precisó una información valiosísima: el aludido maruchito –al que “le ruegan”– habría sido llanteado por la rueda de un carro…, a diferencia de la otra versión según la cual, aquél habría sido apuñalado por un capataz de tropa irascible; pero, ¡atención!, sin cambiar la idea –basal– de la muerte injusta, de algo fuera del orden normal de las cosas. Y de allí a la sacralización del lugar del suceso, hay un paso pequeño.

Lo que me lleva a las siguientes reflexiones –en parte ya anticipadas en la primera edición del libro sobre “El Maruchito” que se agradece a la pluma de Elías Chucair (1985)– primero, si hubo más de un “Maruchito”, está claro que se trata de un caso más de elaboración fantasiosa producto de la morbosidad del “imaginario colectivo”, como el remanido tema del chico que fue servido en una asadera, cocido, por su cuidadora o tantos otros. Segundo, si comparte rasgos básicos con la figura del Gualicho –como la necesidad no sólo de no burlarse o ignorarlo sino la de hacerle ofrendas, propiciarlo, sin lo cual se produciría algún acontecimiento desagradable– parece claro que el mito folclórico está incorporado en el indígena; en suma, es sólo una variante moderna, diré. Con lo cual, la conclusión es que, como en El Cuy, en El Caín existió un centro de culto popular encarnado en la figura de “El Marucho”; en fin, que en ambos casos, se trata de una folclorización de una creencia más antigua, existente en el mismo lugar o trasladada a cierta distancia.

Volviendo al tema general, debo señalar que, sobre todo lo anterior, impone su

presencia la toponimia. En buena medida todavía directamente expresada en lengua tehuelche, con las obvias deformaciones, como Valcheta, Treneta, Yaminué, Tambelén, Chipauquil (y Sepaucal), Pájalt (Paja Alta), Apas, Talagapa, El Caín, Anequen, Chichihuau, Telsen. En otros casos, en lengua mapuche –en traducciones del tehuelche, los más–, también con las obvias deformaciones, como el propio Somuncura, Cona Niyeu, Prahuaniyeo, Tromen Niyeu, Chanquín, Ñe Luan, Rucu Luan, Lamchiqué, Pirren Mahuida, Chazicó, Tocoluan, Carri Lafquen, etcétera.

En fin, aunque no específicas de la Meseta, ya que ingresamos en el campo de las lenguas, recuérdese que voces tales como gualicho, chulengo y, probablemente, chara, derivan del tehuelche septentrional; y en lo material, que tanto la boleadora como los quillangos (mantos de piel) son productos de la cultura de los pueblos tehuelches. En seguida entraremos en los aspectos culturales materiales inmuebles conservados, de interés no ya etnográfico–folclórico sino arqueológico.

Aspectos de interés arqueológico: estructuras

Las estructuras pertenecen, en principio, a dos categorías: estructuras vinculadas con la caza y estructuras funerarias. Las primeras son denominadas "parapetos" por los arqueólogos. Cercos de piedra seca, de muy baja altura, en forma de semicírculos (o U), con cuerda de pocos metros. Orientadas como para preservar del viento a algunos hombres ocupados en el carneado de las presas y tareas derivadas, como la confección del charqui y el derretimiento de la grasa, que habría de acompañar su ingestión, entre otros usos. Dada su finalidad, reparos precarios, provisionales ("paravientos"), para hombres solos y por breves lapsos. Los más célebres son aquellos del sitio **Iahnagóo**, reiteradamente citado, visitado por Claraz y por Moreno en tiempos de vigencia. Hay, desde luego, varios más en otros sectores.

Las segundas estructuras, las tumbas–túmulo, reconocen por lo menos dos formas y elementos constitutivos. Las más comunes, denominadas habitualmente –y erróneamente– "chenques" (voz tomada del mapuche, que se refiere a otra clase tumbas), son simples túmulos, acumulaciones de piedras secas –grandes piedras, hasta muy pesadas e imposibles de levantar individualmente– en forma groseramente piramidal, a veces de dimensiones colosales. Debajo, en una fosa poco profunda, yace el esqueleto del individuo sepultado –rara vez más de uno– sobre un costado y con las piernas replegadas ("postura fetal").

Las otras tumbas reemplazaron las piedras por ramas y matas –en cuyo caso obviamente no se conservan (fueron documentadas, fotográficamente, por De la Vaulx, por ejemplo, en 1895, para el Oeste de la Patagonia)– o bien combinaron ambas cosas, y levantaron la pirámide de elementos vegetales sobre un zócalo,

de baja a mediana altura, de forma rectangular. No las conozco para el Somuncura, pero con toda probabilidad las hay. Estas tumbas piramidales –aparentemente ambas subcategorías– se denominaban **ápass** en lengua tehuelche septentrional. Voz que da nombre, claro está, a la serranía que se extiende inmediatamente al sur de la Meseta en sentido estricto, casi a caballo, por el Sur, del paralelo 42. Se levantaban, prácticamente sin excepción, en la parte alta de los cerros y mesetas. Su verdadero porqué se verá en su momento, más adelante, al hacer una interpretación de aspectos profundos de las culturas del pasado.

Representaciones rupestres

Entiéndase, sobre sustratos inmuebles a lo que se denomina comúnmente “arte rupestre”. En la Meseta del Somuncura –en sentido amplio—las hay en grabado (“petroglifos”, en algún caso, sobrepintados), representando aparentemente diferentes “estilos”; y en pintura (“pictografías”), ilustrando también, al menos, dos “estilos” (Véase después.) a saber:

En la Meseta en sentido estricto, se registran sitios con petroglifos en el flanco oriental de la Mesada, y, sobre ella, en el borde adyacente, como así también en el borde noroccidental. Y en sentido amplio, por lo menos uno al sur de Cona Niyeu, que se encuentra entre este paraje y Telsen –estas muestras son de un mismo estilo– y otro en lo que podría ser el borde del flanco austral, unos 30 km al Sur del Cerro Gan Gán y Sierra Rosada (Chubut).

En lo que a pinturas respecta, es difícil censar los yacimientos –tan grande es su número– con muestras del estilo más difundido (“de grecas”) y sus variantes (o derivados); en cambio, sólo conozco dos o tres excepciones, adscribibles a uno o dos estilos –o variantes—diferentes (lo que no quiere decir que no haya otros más antiguos). En fin, por lo menos un caso *sui generis*. Analicemos: para el primer caso es necesario –y casi suficiente– remitir a los trabajos de Gradín y Albornoz (2003). Se describen pinturas referidas a los parajes “Manantial Ramos Mejía”, en el bajo adyacente a esa localidad (antiguamente Michihuau, después “Corral Chico”); “Corral Curá”, 90 km al sur de Pajalta; “Rinconada Catriel”, sierra Pailemán; y “Vacalauquén”, quizá el más conocido (todos Gradín); “Estancia los Manantiales”, sureste de la Meseta (Albornoz, 2003).

Los estilos o variantes diferentes aludidos, englobados en un macro–estilo “simbólico”, se refieren al sitio de “Puesto de Llancafil”, al sur de Sierra Apas (Norte de Sepaucal, Chubut), dado a conocer por mí en 1960. Conozco ahora a través de fotografías –que agradezco a Celia Beloso, técnica del CENPAT (Puerto Madryn)– lo que entonces documenté a través de dibujos a mano alzada, muy dificultados por las posiciones y la consecuente perspectiva. Para una descripción detallada de las manifestaciones rupestres del “Sudeste de Río Negro”, remito al trabajo de Albornoz (2003:91–92).

Todas estas representaciones entrarían en lo que Menghin (1957) llamó originalmente "estilo de símbolos complicados", que incluía pinturas y grabados, pero que en su momento, Gradín explicó no constituir un estilo, "sino más bien un conjunto abigarrado, muy probablemente resultante de la recíproca influencia de varias modalidades que coexistieron, y en algunos casos se fusionaron, en las postrimerías del desarrollo artístico de la Patagonia".

Más allá de las denominaciones, es sin duda real la existencia de un "aire de familia" de todo el conjunto, apreciada por Menghin al crear el "estilo" aludido. Podríamos denominarlo como "simbólico" en grabado y en pintura. Y me atrevería a interpretarlo, cronológicamente, a través de la siguiente secuencia ideal: grabados / grabados sobrepintados / pinturas. Y ello, sin solución de continuidad. Esta idea merece una explicación más amplia: interpreto que cada estilo tuvo una historia geográfico–temporal diferente, propia; en unos lugares se mantuvo más tiempo, y en tal caso en coexistencia con otro estilo.

Es difícil dilucidar cómo encajan recíprocamente los estilos "simbólicos" en sentido amplio y "de pisadas" (igualmente simbólico), si llegaron en momentos diferentes –y en tal caso cuál lo hizo primero– o si se trata de un mismo conjunto, con diferencias regionales. Personalmente, interpreto que se trata de dos oleadas o pulsos sucesivos de una misma idea, representada por un rico repertorio de signos simbólicos, general primero, que incluye las "pisadas", y que se ve reforzado en un segundo momento –temporalmente cercano– por motivos dominantemente curvilíneos que prácticamente han excluido a aquéllas del inventario. Como se verá en seguida, las tales pisadas no son –en el caso de las de animales– en absoluto tales, sino meras esquematizaciones de laberintos.

En todo caso, está claro que en el sitio del río Pichileufu (Casamiquela, 1968), la transición del conjunto simbólico–curvilíneo al estilo "de grecas" –¡en grabado!–, se dio sin que aquél incluyera ejemplos de pisadas (animales) propiamente dichas. Hay que ahondar en todos estos problemas, teóricos y cronológicos. Pero ciertamente lo más importante no es lo temporal fino –si así puede decirse– sino la del ideario (religioso) subyacente: ¿Qué mensaje místico profundo reflejaban, para los hechiceros de turno y su entorno de iniciados, estos símbolos? Para responder a este desafío, debo comenzar por hacer una suerte de digresión.

El mensaje de las representaciones

En trabajos anteriores (Casamiquela, 2000) hablé de la disciplina –la Antropología– que propongo llamar "Retroetnología". Esta potencial disciplina se caracteriza por: a) partir de la Etnología, es decir, desde el Presente; b) ser predictiva, no consecuencial, derivativa; c) no sirve sólo al prehistoriador (=paleoetnólogo, arqueólogo) sino también al historiador (historiógrafo); d) se limita a la predicción en ámbitos geográfica y étnicamente manejables

(Casamiquela, 2000:5).

Hoy quiero traer al tema un nuevo ejemplo; para el caso, con protagonistas en la etnia histórica de los “Tehuelches Septentrionales” (*mihi)* o “Pampas” propiamente dichos. Bastante tiempo hace ya (1946) que Don Tomás Harrington, etnólogo autodidacta y docente de nivel primario, observó –con ejemplos en el ámbito de las provincias de Chubut y Río Negro– que los indígenas por él frecuentados, autodenominados colectivamente “Pampas”, distinguían un grupo o sector propio del Oeste, en sentido algo ambiguo, la “Precordillera”. Coherentemente, usaban y recibían el rótulo de **Chüwach a künna**, “gente del Borde (de la Cordillera)”. ¿En qué lengua? En la que era común a ambos grupos: la **günün a iájüch** o “lengua por antonomasia” (o algo semejante).

El otro grupo, *prima facie* una subetnia, hablante de la misma lengua, era el **Günün a künna** (“Gente por antonomasia”) propiamente dicho. En cuanto a si el grupo precordillerano, al lado de la denominación **Chüwach a künna**, aceptaba aquella de **Günün a künna** –mayor, colectiva–, no queda claro. Así, en efecto, parece haberlo entendido Francisco P. Moreno, y lo interpretó Harrington, quien usó el símil, relativo, de “argentino y cordobés”… No importa tanto. Lo que sí importa es que el de los **Günün a künna** propiamente dichos habría sido el beneficiario original de la lengua, por ende dador de ella al otro grupo. Y lo que sí es muy claro es que tanto los unos como los otros se autoconsideraban “Pampas”, “Pampas verdaderos”. En fin, el grupo no–precordillerano, es decir el mesetario o del interior, recibió –de distintos investigadores finiseculares (Francisco P. Moreno, Ramón Lista, Kart Burmeister) el rótulo de “Quirquinchos”.

En 1865 el naturalista suizo Jorge Claraz, hacendado sobre el río Negro inferior y en el Napostá (Buenos Aires); y el explorador Perito Moreno, en 1879, se adentraron en el corazón de la actual provincia del Río Negro en compañía de indígenas que, si bien semi–establecidos en el valle inferior del río epónimo, estaban cercanamente emparentados con estos “Quirquinchos”. Y consignaron que, hacia los tiempos finales de su movilidad nómada –hacia la década de 1880–, nuestros Quirquinchos acostumbraban invernar en el paraje **(Ia)magünchâwü** –hoy Maquinchao–, precisamente “Invernada” en lengua **günün a iájüch**.

Cuando se es conocedor (“baqueano”) del ámbito mesetario de Río Negro y Chubut, y se toma a dicho sitio como una suerte de centro de gravedad latitudinal de los movimientos del grupo (al Norte de la zona elevada del paralelo 42), se ve que hacia el Oeste, aparece el área elevada (“umbral”) del macizo de Anecón Grande (*circa* 2.000 metros), distribuidor de aguas hacia el Limay, el Chubut, y la cuenca cerrada de Carri Lafquén, contigua a la “Invernada”; y que de allí hacia el Oeste, el paraje Comallo es de franca

transición a la Precordillera. Es decir, una suerte de "zona de amortiguación", de frontera difusa.

¿Y por el Este? Debo apresurarme a señalar que, si bien la ruta tehuelche "del Centro" ascendía a la Meseta del Somuncura –en **Iagagtúwü**, "La Subida" precisamente; hoy **Prawe Ngüieu**, o sea lo propio, en lengua mapuche– y así los indígenas se sentían en **Günün a átek**, "la tierra por antonomasia", su terruño ancestral. Ella no se adentraba en "la Mesada", sino que la atravesaba de Norte a Sur por su sector occidental. Y que tanto los baqueanos de Claraz como los de Moreno optaron por dicha ruta "del Centro" porque…¡no eran baqueanos de la otra! O sea de la oriental, que corría apenas al Oeste de la actual ruta Nacional N° 3, prácticamente contra el borde oriental de la Meseta. Estos hechos parecen denunciar una nueva "zona de amortiguación", oriental en este caso: el corazón de la Meseta ("Mesada") del Somuncura, con su misterio a partir de la roca–oráculo epónima y el dominio de las tumbas–túmulo… ¿un mundillo sagrado, tabú para no iniciados? Hasta aquí, con incógnita y todo, el panorama (sub)actual: siglos XIX–XX.

La Retroetnología

¿Cómo puedo aplicar a este problema el método "retro–etnológico"? Por lo pronto, parece lógico comenzar por los indicadores macro o externos, es decir, visibles "a vuelo de pájaro". Así, salta a la vista la presencia y difusión del "arte rupestre". Como es sabido, hasta por lo menos el año 1.000 de la Era, puedo meterme en el tiempo a través de sus manifestaciones englobables bajo el rótulo de "estilo de grecas", caracterizado centralmente por la temática recurrente, aunque multivariada, de los <u>laberintiformes</u> rectilíneos (pintados), o "caminos perdidos" de los arqueólogos. Y bien…un censo rápido de la dispersión de tal "estilo" revela su popularidad pansubandina–mesetaria tanto en Río Negro como en Chubut. Aparece en todas partes; no hay hiatos ni dudas: evidentemente representó a un ideario común a los antepasados cercanos de los **Chüwach a künna** y los **Günün a künna** *stricto sensu.*

Para penetrar en el tiempo hasta, por lo menos, el comienzo de la era, busco censar los yacimientos de grabados rupestres ("petroglifos"). Y tropiezo con una (primera) gran sorpresa: los hay!!! En el Oeste del ámbito Río Negro – Chubut, desde el este del meridiano 71º, hasta una línea que discurre por el paralelo de los 42° 30', *grosso modo*. ¡Faltan en el centro! Vuelven a aparecer, a modo de una punta de lanza, en la Meseta del Somuncura (en sentido estricto, Río Negro), hacia el Centro–Este (por el Oeste, alcanzan al bajo de Ramos Mexía), para volver a eclipsarse hacia el norte de Río Negro y todo el ámbito pampeano. Además están ausentes en toda la faja litoral atlántica, hasta la Meseta. Al Sur de dicho paralelo siguen por aquí y por allá, siempre respetando la faja litoral, para adentrarse en Santa Cruz.

Esta misma situación puede ser extendida a las pinturas rupestres del “grupo simbólico”, por lo menos en lo que a los territorios al sur del Limay – Negro respecta. Y siendo así el panorama, la explicación retro–etnológica parece, en principio, bastante simple: la diferencia étnica entre los **Chüwach a künna** y los **Günün a künna** *sensu stricto* se remonta a por lo menos al comienzo de la era, quizá el primer milenio antes de Cristo. Y esa diferencia era culturalmente muy profunda: sencillamente, los hechiceros (shamanes) **günün a künna** *sensu stricto* no aceptaron la simbología representada por los grabados rupestres… Pero mientras tanto, ¿qué pasó en el Este, en el Somuncura – o mejor dicho en la Mesada? Pues da la impresión de que no fuera tan naturalmente propiedad de los “Quirquinchos”.

Analizando mejor las informaciones geográficas a la luz de la movilidad de los grupos, se advierte que lo que he llamado “Ruta del Centro” soslaya el acceso al corazón franco de la Mesada. En efecto, si un centro clave era Valcheta (**Balchüta**), ¿por qué no ascendía a aquélla por Pajalta (**Pájalt**) o Chipauquil (**Ssüpauqülü**), subidas buenas, paraderos netamente tehuelches septentrionales como lo denuncia la toponimia? Dicho de otro modo, parece como si el acceso a la Mesada fuera un mero accidente de la ruta común, que llevaba otro destino austral, aunque con incursiones más bien cortas y puntuales hacia el Este**:** **Iahnagóo–Iáhmauk** (**Pütokolwanwe–Epeu ngüieu** en mapuche) y el lugar epónimo: Chíiü **a wülwül** (**Zungúnkura** en mapuche). ¡Atención!, ambos sitios eran sagrados, de alta sacralidad. Sendos oráculos, y uno de ellos en relación con la perspectiva de caza fácil y casi sin límites.

Pero es que, ampliando la idea y profundizándola temporalmente, es posible advertir semejante “horror al vacío” (por utilizar una expresión tomada de las artes plásticas) –es decir, elusión del interior de la Mesada– si se analiza la distribución de los grabados rupestres (y de las pinturas “simbólicas”). Estas manifestaciones prácticamente la bordean por el Este y por el Norte. La Mesada propiamente dicha, el corazón de la Meseta del Somuncura –*sensu stricto*–, no ha de haber funcionado nunca como área de tránsito (de la banda o comunidad). Ha de haber sido tierra de pequeñas partidas de hombres solos en principio, y lugar propicio para su comunicación con el Alto Dios: oráculos, muy probablemente ceremonias de iniciación o afines de orden masculino y similares. Un ámbito profundamente sagrado.

La banda (“tribu”), es decir el grupo humano compuesto por hombres, mujeres y niños, se desplazaba habitualmente por rutas conocidas, frecuentadas. Dicho de otro modo, a través de espacios colonizados. Por lo general, salvo contingencias, había paradas cada tantos kilómetros, en sitios con abrigo, agua y leña, o metas menores, inscriptas en otras mayores, y todas preestablecidas. Todo ello en función de tales rutas, que normalmente discurrían a lo largo de cañadones –“mallines” en lo posible–, los que sólo se abandonaban para acceder a otros

cañadones. Los espacios que eran seguros entre estos tramos –reitero "colonizados"–, constituían las "travesías": menores, mayores, hasta tremendas (como la celebérrima del Bajo del Gualicho, entre el río Negro, en la longitud de los 65°, y Valcheta; o la que se extendía entre Las Plumas, por el Oeste y, grosso modo, el meridiano 66º por el Este.

No obstante, durante la jornada de marcha o de parada del grupo, los hombres aptos para la caza abandonaban la ruta para desplazarse fuera, en función, *prima facie*, de la caza. He subrayado fuera porque la idea de afuera adquiere un significado doble en la mentalidad tehuelche. En efecto, ella connota, inevitablemente, "en la pampa", es decir, fuera del cañadón o mallín. En un más allá, puedo agregar, "impreciso e inseguro", un espacio salvaje. Los conceptos de "afuera" y de "pampa" (llanura, circunscripta en principio; campo, erial, en un sentido algo traslaticio) se expresan con la misma y única voz: **chámül.**

Yo diría que entender en profundidad esta relación, este concepto, es casi entender todo lo demás: todos los peligros, los males potenciales, están afuera, o proviniendo de esa zona no colonizada. Y la Mesada de la Meseta del Somuncura, valga el juego de palabras, área marginal a las rutas de tránsito –ahora se entenderá mejor–, constituía el afuera (**chámül)** por excelencia. ¡Atención!, "afuera" de las rutas y por ende, no–travesía, desde que, precisamente, la travesía (**güsü** en tehuelche septentrional) era una porción de tierra abierta y sin aguadas. Pero… ¡en función del tránsito humano! –es decir, de la existencia de una ruta.

Antes de proseguir, es decir volver atrás para retomar el tema de la significación profunda de las representaciones rupestres, dos palabras para reflexionar acerca de lo que puedo llamar "las recurrencias de la Historia". Porque, tras un período de indiferencia mística –si cabe la definición– el imaginario de la sociedad actual no hace sino regresar a la concepción de esa sacralidad particular de la Meseta del Somuncura. ¿Qué expresaron los grabados y pinturas rupestres? ¿Y qué las tumbas–túmulo? Afortunadamente, puedo dar respuesta a por lo menos una parte esencial de la doble pregunta. Ello, por cierto, a través del análisis profundo (sin ataduras escolásticas como las que inhiben a los arqueólogos para interpretar hechos culturales) de la información etnográfica y lingüística.

Tal respuesta o explicación se refiere, concretamente, al "estilo de grecas" en el arte rupestre (y, claro está, elementos muebles asociados, como los objetos líticos llamados "hachas ceremoniales" y "placas grabadas"), y a las tumbas–túmulo por lo demás, exteriorizaciones diferentes de una sola y misma idea mística basal. En cuanto a lo primero, he podido demostrar a lo largo de los años, que los "caminos perdidos" (grecas desarrolladas) que, en líneas rectas ahora, caracterizan –simbolizan casi– a dicho estilo, no son otra cosa que labirintiformes, es decir formas *sui generis* de verdaderos laberintos. Siendo El Laberinto, con mayúscula, en su origen primigenio, muy antiguo –como es, por

lo demás archisabido–, una representación simbólica del "camino difícil", sembrado de escollos, que los espíritus de los muertos han de recorrer en su marcha al Paraíso. Idea–preocupación absolutamente universal, cabe agregar.

Sólo los espíritus de quienes fueron en vida hombres justos, dentro de los cánones éticos de las respectivas culturas, están habilitados para llegar a él; ganarlo. Ellos conocen, de antemano, los avatares que les depara el camino a recorrer. Pero en todas las sociedades coexistieron los hombres justos con los injustos…, y éstos también aspiraron –¡y aspiran!– a la inmortalidad (placentera) en el Más Allá. Con lo que, inseguros de adquirirla por derecho de sus acciones en vida, o en muchos casos, dada la categoría de éstas, convencidos de no adquirirla…, intentaron su compra.

¡La compra del Paraíso! –empeño doloso universal–. Desde los tiempos de los dólmenes (¡y antes!), antepasados rudimentarios de las pirámides–tumbas egipcias (o mayas), el Hombre intentó decidir su propio destino de ultratumba a través de sustitutos tramposos, diversos, de las infracciones a los códigos éticos cometidas durante la vida terrenal. A saber: aprendizaje de respuestas a dar y fórmulas semejantes en ocasión de enfrentar (el espíritu) al Tribunal Supremo –caso del "Libro de los Muertos" de los antiguos egipcios–; salvoconductos varios, como la momificación o el pintado de los huesos, o los amuletos portados por el cuerpo, como los escarabajos incluidos entre los vendajes de la momia egipcia, o los tembetás (objetos incluidos en los labios) y equivalentes universales, como los aros, o las deformaciones craneanas, o el tatuaje –en vida– etcétera, etcétera.

Complementariamente, tumbas de estructura y magnitud especiales (como los dólmenes primero y las verdaderas pirámides, después, que funcionaban a manera de un cañón dirigido al cielo, creído muy cercano), y pinturas, murales o rupestres, para este caso, en la tumba misma o en sus cercanías. Para las almas de los Tehuelches, claro…sí, lector. Grandes pecadores potenciales también éstos, por lo visto. Y por eso incluí el tatuaje, los aros, la pintura de los cráneos y su deformación que fueron, como en otros pueblos de todo el mundo, utilizados por estos primitivos, de raigambre paleolítica, quienes, pese a vivir arrinconados en el fondo del "embudo de América del Sur", estuvieron alcanzados –con un desfasaje temporal de muchos milenios– por las modas mortuorias de otras culturas, más altas en una escala ideal de evolución de éstas.

Entre nuestros apacibles Tehuelches (meridionales, para el caso), la Alta Deidad, **Sséssom**, el equivalente de **Watsílsüm** (Gualicho), era definida como "la Vieja que mira la muñeca", en alusión al hecho de que era Ella quien, personalmente, comprobaba la presencia de tatuaje (símbolo de linaje o blasón) en la mano del espíritu de la persona recién muerta que pretendía acceder al Paraíso (**Kárro**, o variantes).

En cuanto a la asociación entre tumbas–túmulo, micropirámides, y

labirintiformes pintados, el ejemplo más elocuente es aquel de dos construcciones de esta clase en la ladera del cerro "La China" en Olavarría, Buenos Aires, estudiadas por Madrid et al. (2000), que aparecen coronadas, en la barda que se eleva por encima, por un imponente "camino perdido" pintado. Otro caso es el de la "Angostura de Cides", al sur de Ingeniero Jacobacci, Río Negro, en que los labirintiformes son muchos, en distintos frisos y la tumba–túmulo yace sobre la barda, como de regla en la Patagonia, por lo demás.

Quiero rematar estas consideraciones –obviamente hechas al correr de la pluma, sin profundización dada la índole del presente texto– con una observación efectuada tardíamente, y por ello no publicada todavía, entre las "papeletas" que acompañaban las célebres libretas de viaje del naturalista Claraz (1988): un texto, en alemán, reza: "Cayru = Apas = Dolmen". Fórmula en la que conocemos bien el tercer miembro, y el segundo por la información, separada del propio Claraz; y en cuanto al primero, aparte de tomar entidad en un topónimo antiguo, tradicional, de las Sierras de Tandil –que ahora queda develado– es la voz que, con variantes, designa al Más Allá –idealmente al Paraíso– en ambas lenguas tehuelches. Y Claraz, recordemos, alternó tanto con indígenas tehuelches patagónicos cuanto con bonaerenses, pues tenía campo en la zona del río Napostá.

De esto parece deducirse que la tumba–túmulo, receptáculo provisional del espíritu del muerto, era concebida como una suerte de antesala –vestíbulo más propiamente– del propio Paraíso. ¡Así!. Como se ve, todo un mundo complicado el de la cultura espiritual (por oposición a la material) de los Tehuelches, pueblo muy primitivo para nosotros, a la luz de su nomadismo – cazador, la ausencia correlacionada de cultivos, la tosquedad de su industria, etcétera. ¡Para pensar!

Pero a esta altura cabe ahondar, cronológicamente, en el gran tema del "arte rupestre". Es, para nuestro caso, tomar las pinturas y grabados del gran grupo "simbólico". Y bien, sabemos de distintos yacimientos –como el mencionado del río Pichileufu–, en que se registra una aparente continuidad de motivos grabados, curvilíneos esencialmente, con otros, igualmente grabados, pero ahora rectilíneos, propios del estilo de grecas. A modo de un primer paso, aparentemente de corta duración, para dar lugar a los labirintiformes pintados. Todo un salto en punto a representaciones. Que sin embargo sólo ha de quedarse en eso, en lo externo ("cambiarlo todo para no cambiar nada"), desde que, no sólo fueron ellas realizadas en el mismo sitio puntual, sin violencias, es decir, sin intención de obliterar lo anterior –lo que más que respeto revela identificación mística, de la significación profunda–, sino que además, aquellas (del mismo conjunto en sentido lato), denominadas descriptivamente "pisadas", simbolizan –en extrema esquematización– a verdaderos laberintos, como en su momento lo insinuó Menghin. Hoy puede decirse que, a partir de los grabados rupestres de Galicia, España, varios milenios antes de Cristo –seguidos,

cronológicamente, por muchos otros, en el Viejo y en el Nuevo Mundo, incluida la Patagonia–, el proceso de simplificación (si se toma como partida el modelo de Tragliatella) se conoce paso por paso.

Saber esto, y saber que los grabados "de pisadas" integran el gran conjunto de petroglifos y pictografías "simbólicos", autoriza –especulativamente al menos– a extender a todo él esa significación nuclear. Laberintos siempre, la idea dominante del Más Allá y su conquista. A la luz de todo lo expuesto, los aspectos arqueológicos restantes de las culturas de los antiguos pobladores de la Meseta resultan casi del todo irrelevantes.

Los testimonios muebles

- ***"Materiales líticos"*** diversos (cuchillos, raederas, raspadores, punzones, puntas varias, lascas, láminas, desechos de talla) en sílices, obsidianas y alguna roca apta, especialmente silicificada. Fueron utilizados en la caza, el faenado de animales, la comida, la preparación de pieles para vestimenta, toldos, enseres varios, etcétera.
- ***"Materiales líticos"*** diversos (molinos de distintos tipos: hondos, planos), bolas de boleadora y afines ("rompecabezas"); martillos, y yunques y afines. Utilizados para la caza (hombres), la molienda (mujeres) y la confección de distintos artefactos.
- ***"Materiales líticos"*** de carácter no–utilitario. Objetos "sagrados"; "ceremoniales", de adorno ("hachas"; "placas grabadas"; cuentas de collar).
- ***"Materiales en hueso y conchilla" y ceramios***. Retocadores; cuentas; vasos; ollas, etc. Más raros.

Se encuentran por doquier en los "picaderos", palabra que engloba a sitios de campamentos precarios y más estables, de materia prima, testimonios de tránsito, caza, estadía ocasional.

- ***"Materias primas"***. Yacimientos primarios de sílices varias, obsidiana, ocres, calizas, mineral de hierro y baritina; en buen número de casos, denunciados por la toponimia (como Llama Niyeo, Tembrao, Chipauquil, Llimen Niyeo, Lemza Niyeo, etc.)

La toponimia misma, en fin, señalando sitios sagrados (como Somuncura), características físicas, botánicas, presencia de especies animales, sucesos, etc., constituye, quiérase o no, testimonio de la visión del paisaje y su valoración por los antiguos pobladores, es decir de aspectos particulares –íntimos– de su cultura.

Un vistazo al pasado

Poco se sabe respecto a la antigüedad del poblamiento humano en el ámbito de la Meseta del Somuncura. De excavaciones practicadas en lechos de lagunas temporarias, en su seno y adyacencias, han sido exhumados huesos de mamíferos representantes de la fauna de fines del Pleistoceno (12.000 años atrás), con lo que presumir que detrás de ellos andaba ya el Hombre con su jabalina, no es para nada descabellado. De una zona cercana, Ingeniero Jacobacci, conocemos por lo menos un artefacto en sílice (una lasca con varios golpes en un extremo) de aproximadamente esa antigüedad. Una excavación practicada en una oquedad en sus cercanías (Carminati y González, 1987), evidenció una continuidad de ocupación iniciada hacia el séptimo milenio antes de Cristo. Curiosamente dicha serie –de pequeños artefactos líticos—muestra afinidades con la industria conocida, a partir del sitio epónimo de Santa Cruz, “Casa de Piedra”, precisamente “Casapedrense”.

Y sin embargo, desemboca sin solución de continuidad, en la industria de los Tehuelches regionales históricos. Lo que de algún modo significa decir que, a partir de tradiciones industriales (culturales) diferentes, a lo largo del tiempo, se produjo una cierta unificación, algo así como un “barniz común” en la industria denominada por los arqueólogos “Tehuelchense”. Tal vez, el hecho no haga sino traducir un creciente aumento de contactos entre los distintos grupos de cazadores a lo largo de la Patagonia. Pero el panorama es muy nebuloso por ahora, y la moraleja es que hace falta intensificar las exploraciones e investigaciones a partir del momento final de la historia de la fauna sudamericana e inicio de la llegada del Hombre a estas latitudes.

La toponimia indígena

Los topónimos de una región reflejan, por lo pronto, las rutas y derivados de los grupos indígenas. Así, traducen tanto aspectos topográficos cuanto naturalísticos y antrópicos. De este modo, la ruta tradicional hacia el sur por la Mesada (que denomino “del Centro”), es reiteradamente aludida en el texto (Casamiquela, 1998):

- **Balchüta** (hoy Valcheta – la ve corta no existe en las lenguas tehuelches) Tehuelche septentrional, “donde se colma, inunda”, en alusión a las avenidas del arroyo homónimo y los torrentes de áreas vecinas más elevadas.
- **Changkiñ** (Chanquín – traducción del tehuelche septentrional “**Auküntámül”**) Mapuche, “Isla”.
- **Iágüp a jütran** (Arroyo Salado) Tehuelche septentrional, “Agua salada”.
- **Iáukhna a súwun** (Macachín – **“Shaküll ngüieu”** en mapuche) Tehuelche septentrional, “Lugar de macachines”.

- **Trünüta** (hoy Treneta) Tehuelche septentrional, “Lugar del abra”.
- **Iamnúwü** (Yaminué) Tehuelche septentrional, “Campamento, paradero”.
- **Tamülün a chíiü** (Tambelén) Tehuelche septentrional, “Piedras desparramadas”.
- **Iágüp a hátkü** (Comicó – deformación del mapuche “**Küme ko”**) Tehuelche septentrional, “Buena agua”.
- **Iágüp a jütran** (Chasicó – “**Chazí ko”** en mapuche), Tehuelche septentrional, “Agua salada”.
- **Iawihküchäwütr** (“**Llimeñ mawida”** en mapuche, “Sierra de las piedras de afilar”) Tehuelche septentrional, “Afiladero”.
- **Jícha** (Jicha, Gicha) Tehuelche septentrional, “Coirón”.
- **Iagagtúwü** (Prahuaniyeo – deformación del mapuche “**Prawe ngüieu”**, “Lugar de la subida”) Tehuelche septentrional, “Subida”.
- **Ssélan** (Tromén Niyeo – “**Tromén ngúieu”** en mapuche, “Lugar de los juncos”) Tehuelche septentrional, “Juncos, juncal”.
- **Iáhmauk** (“**Epéu kushé”** en mapuche, “Vieja del linaje”), Tehuelche septentrional, “(La) Vieja”, apodo del Alto Dios (diosa).
- **Iahnagóo** (Tocoluán – deformación del mapuche “**Pütokolwanwe”**, “Bebedero de los guanacos”) Tehuelche septentrional, “Bebedero”.
- **Üiíken** (Carri Lafquén – mapuche “Laguna verde”) Tehuelche septentrional, “Laguna”.
- **Tálak güpa** (Talagapa) Tehuelche septentrional, “Bola perdida”.

Otros topónimos, adyacentes, por el Sur:

- **Iáhau kaptúwün** (Sierra Nevada o Pirre Mahuida – en mapuche “**Pirrén mawida”**) Tehuelche septentrional, “Nieve extendida”.
- **Ápas** (Apas, Appas, La Paz) Tehuelche septentrional, “Tumba–túmulo”.
- **Chipchiwáu** (Chichihuau) Tehuelche septentrional, “Donde hay espina de algarrobo”, en alusión a la forma del cerro.
- **Chaucha ngüiéu** (Chauchañeo) Mapuche, “Lugar de las monedas”.
- **Charawilla** (Chararrilla) Mapuche, “Calzoncillo” (antiguo, cribado).
- **Katán lil** (Catanlil) Mapuche, “Peñasco agujereado”, “Ventana”.
- **Kampana ngüiéu** (Campana niyeo) Mapuche, “Lugar de la campana”.

Por el Oeste:

- **Waka lafkén** (Huaca lauquén) Mapuche, “Laguna de la(s) vaca(s)”.
- **Iágülk a áhwai** (Choroy ruca – traducción del mapuche) Tehuelche septentrional, “Casa de loros”, “lorería”.
- **Iamürrwa iamgüjüchtáwütr** (Pilquín niyeo – mapuche “**Pülkiñ ngüiéu”** “lugar de las vizcachas de la sierra”) Tehuelche septentrional, “Para pegarle a las vizcachas de la sierra (pilquines)”.
- **Tününü** (Llama niyeo, Yama niyeo – mapuche “**Llamá ngüiéu”**) Tehuelche septentrional, “Tierra para pintura, varicolor”.
- **Ssélan güpssüwün** (Tromén niyeo – mapuche, “Donde hay juncos”) Tehuelche septentrional, “Juncos acostados”.
- **Iülkaiün** (El Caín) Tehuelche septentrional, “Piedra plana para moler, conana”.
- **Traién ngüiéu** (Tray niyeo) Mapuche, “Lugar de los lloraderos”.

Por el Noreste y Este:

- **Pájalt** (Pajalta, Paja Alta) Tehuelche meridional?, sin traducción (¿Cascada?, ¿Rinconada?).
- **Chíü a wülwül** (Somuncura – mapuche **Zungún cura**, “Piedra que suena”) Tehuelche septentrional, “Piedra que zumba”.
- **Lemrrá** (Tembrao) Mapuche, “Arcilla amarillenta”.
- **Pailemán** (Sierra Pailemán o Colorada) Mapuche, apellido: “Cóndor echado de lomo”.
- **Katán lil** (Catán lil o Sierra de la Ventana) Mapuche, “Visto”.
- **Kampana mawida** (Campana Mahuida) Mapuche, “Sierra campana o de la campana”.
- **Átek a gültrü** (Quizá la misma Sierra Pailemán) Tehuelche septentrional, “Sierra colorada”.
- **Chága káhkal** (Arroyo Los Berros) Tehuelche meridional, sin traducción, ¿Berros?

Más al Oeste, en el borde de la Meseta, pero de mucho interés:

- **Müchü wau** (Corral Chico; Ramos Mexía) Mapuche, “Bajo de los molles”.
- **Nawel ngüiéu** (Nahuel niyeo) Mapuche, “Lugar del tigre, jaguar”.
- **Taqawúla** (Talcahuala) Tehuelche septentrional, “Donde hay piquillín”.

Referencias

Albornoz, A. M. (2003) Estudios recientes del arte rupestre en la provincia de Río Negro. En: Gradín et al. *Arqueología de Rio Negro*. Viedma, Secretaría de Estado de Acción Social de la Provincia de Río Negro, pp. 79 - 107.

Carminati, M. E.; González M. I. (1987) Dos sitios arqueológicos del cañadón La Angostura. Ingeniero Jacobacci, Río Negro. *Mundo Ameghiniano,* 6. Viedma, Fundación Ameghino, pp. 32 - 46.

Casamiquela, R. M. (1960) Sobre la significación mágica del arte rupestre nordpatagónico. *Cuadernos del Sur*. Bahia Blanca, Universidad Nacional del Sur, Instituto de Humanidades.

Casamiquela, R. M. (1968) Novedades interpretativas con relación a nuevos yacimientos con grabados rupestres del norte de la Patagonia. En: *Actas y Memorias del XXXVII Congreso Internacional de Americanistas.* Mar del Plata, Tomo III, pp. 375 - 394.

Casamiquela, R. M. (1981) *El arte rupestre de la Patagonia*. Neuquén, Siringa Libros, 135 pp.

Casamiquela, R. M. (1988) *En pos del Gualicho. Estudio de mitología tehuelche.* Buenos Aires, Fondo Editorial Rionegrino - EUDEBA, 232 pp.

Casamiquela, R. M. (1998) *Estudio de la toponimia indígena de la provincia de Río Negro.* Trelew, Fundación Ameghino.

Casamiquela, R. M. (2000) Análisis etnográfico de la morfología del toldo tehuelche y sus derivaciones etnológicas (hacia una 'retro-etnología'). *Intersecciones en Antropología,* 1: 3 – 33. Olavarria, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.

Casamiquela, R. M. (2004) *El linaje de los Yanquetruz. Confirmación genealógica de la presencia - en época histórica - del sustrato pantehuelche en el área pampeana*. Trelew, Fundacion Ameghino, 174 pp.

Casamiquela, R. M. (2006) *Relatos policiales patagónicos del sargento Domingo Tello*. Trelew, Fundación Ameghino, 158 pp.

Claraz, J. (1988) *Diario de viaje de exploración al Chubut. 1865-1866.* Buenos Aires, Marymar, 200 pp.

Chucair, Elías. (1985) *El Maruchito. Hacedor de milagros en la meseta patagónica.* Ingeniero Jacobacci, Editorial de la Patagonia, 120 pp.

De la Vaulx, H. (1901) *Voyage en Patagonie*. Paris, Hachette, 284 pp.

Gradín, C. (1971) Parapetos habitacionales en la meseta de Somuncura, Provincia de Río Negro. *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología.* Buenos Aires, Tomo V (2), pp.171-185. Buenos Aires.

Gradín, C. (1973) La Piedra Pintada de Mamuel Choique (Provincia de Río Negro). *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología*, 7: 145 – 157. Buenos Aires.

Gradín, C.; Aguerre, A.; Albornoz, A. (2003) *Arqueología de Río Negro*. Viedma, Secretaría de Estado de Acción Social de la Provincia de Río Negro, 110 pp.

Hall, M.; Masera, R. F.; Rodríguez, G. (1998) Aspectos de la cultura indígena en el Somuncura: hacia un análisis de la narrativa oral. En: Masera, P. *La meseta patagónica del Somuncurá: un horizonte en movimiento*. Viedma, Gobierno de la Provincia de Río Negro, pp. 295 – 376.

Harrington, T. (1946) Contribución al estudio del indio Gününa Küne. *Revista del Museo de La Plata*, nueva serie, 2, 237 – 275. La Plata, Museo de La Plata.

Madrid, P.; Politis, G.; Poire, D. (2000) Pinturas rupestres y estructuras de piedra en las Sierras de Curicó (Extremo noroccidental de Tandilia, Región Pampeana). *Intersecciones en Antropología*. 1: 35 – 53. Olavarria, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.

Masera, R. F. (Coord.) (1998) *La meseta patagónica del Somuncura. Un horizonte en movimiento.* Viedma, Gobierno de la Provincia de Río Negro, 472 pp.

Moreno, Francisco P. (1882) Recuerdos de viaje en Patagonia. *Anales del Ateneo del Uruguay*, 7: 24 – 67. Montevideo, Ateneo del Uruguay.

DESPOBLAMIENTO Y AISLAMIENTO EN LA MESETA CENTRAL DEL CHUBUT: EL CASO DE TELSEN

SÁNCHEZ Darío C. – CARBAJAL Delia B. – JÁUREGUI Graciela B. – LEMA Carlos A. – JIMENEZ Laura R.

Resumen

Los cuatro departamentos que integran totalmente la Comarca de la Meseta Central del Chubut representan un tercio de la superficie provincial, pero con 6.200 habitantes su población es del 1,5% del total respectivo, con densidades inferiores a 0,1 hab/km². Al analizar el caso del departamento Telsen se observa una constante emigración, principalmente femenina, desde mediados del siglo pasado, así como un creciente envejecimiento de la población. Las causas no serían sólo económicas, pero el gobierno provincial intenta revertir el flujo emigratorio distribuyendo subsidios de toda índole, a razón de casi uno por persona entre los habitantes de la comuna.

Palabras claves: despoblamiento, emigración, aislamiento, Meseta Central del Chubut, Telsen.

ISOLATION ET DÉPEUPLEMENT DANS LE PLATEAU CENTRAL DE CHUBUT: LE CAS DE TELSEN

Résumé

Les quatre départements qui composent entièrement la Comarca du Plateau Central de Chubut représentent un tiers de la surface provinciale, mais avec ses six mille deux cents habitants, sa population est de 1,5% du total respectivement, avec une densité de moins de 0,1 hab./ Km. En analysant le cas de la region de Telsen y a un flux de l'émigration, surtout des femmes, depuis le milieu du siècle dernier, ainsi que de plus en plus le vieillissement de la population. Les causes ne sont pas seulement économiques, mais le gouvernement provincial tente d'inverser le flux d'immigration en accordant des subventions de toutes sortes, à un taux de presque un par personne parmi les habitants de la commune.

Key words: dépeuplement, migrations, isolement, Plateau Central de Chubut, Telsen.

Un territorio despoblado y olvidado en una comarca de límites elásticos

La región patagónica en su conjunto, y en particular la provincia del Chubut, vienen mostrando desde los primeros censos nacionales de población un constante crecimiento en su participación demográfica relativa a escala de todo el país. No obstante, Chubut sigue siendo una de las provincias menos pobladas, con 413.240 habitantes censados en 2001, lo que representa una densidad de población de tan sólo 1,84 hab/km². Por otra parte, esta escasa población se halla muy mal distribuida, concentrándose un 89,5 % en los centros urbanos y un 5,8 % en las localidades rurales, quedando apenas el 4,7 % restante disperso en el ámbito rural.

La Fig. 1 muestra, entre otras cosas y utilizando una escala exponencial, cómo viene creciendo, desde el censo nacional de población de 1947, la participación relativa de la región patagónica, la de la provincia del Chubut y la de sus principales centros urbanos en relación con el total de la República Argentina, mientras paralelamente decrece, no sólo en términos relativos sino también absolutos, la población rural de la provincia.

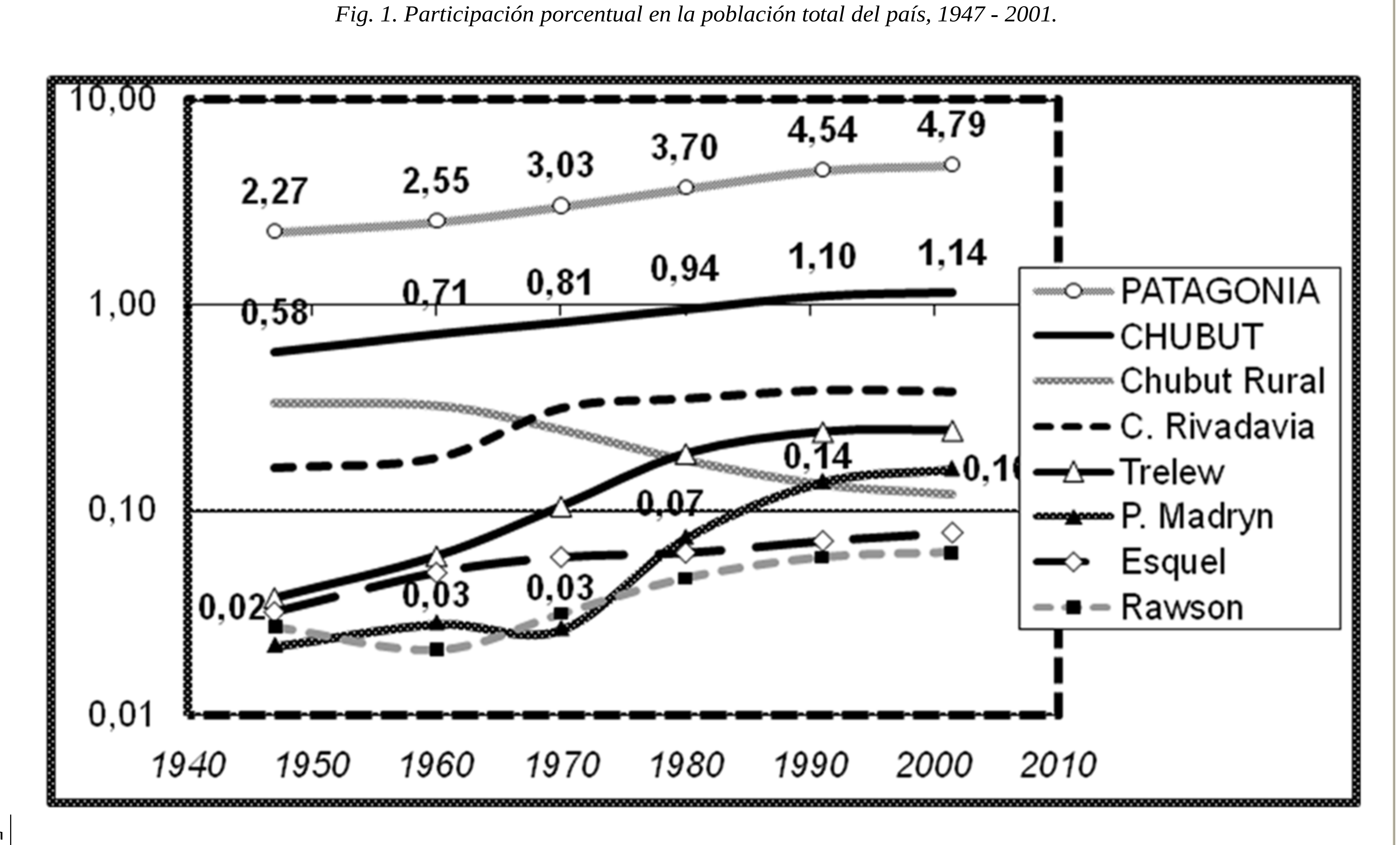
Parte de este crecimiento demográfico regional y provincial se asocia al desarrollo del turismo, actividad que en las últimas décadas se ha transformado en un fenómeno masivo a escala global (Schlüter, 1997; Theobald, 2002), aunque con consecuencias todavía inciertas para el desarrollo de las comunidades locales (Balestreri, 1997; Bertoncello, 2001, Archer y Cooper, 2002).

En efecto, la provincia del Chubut ha gozado de un importante crecimiento de la actividad turística en los últimos años, y esto puede comprobarse al analizar distintas estadísticas nacionales y provinciales. No obstante, este crecimiento no ha sido homogéneo, sino que se ha concentrado en unos pocos puntos del territorio, correspondientes a tres de las cuatro comarcas en que se divide la provincia a los fines de su ordenamiento territorial.

Ciertamente, la actividad turística ha crecido con fuerza en la *Comarca VIRCH – Valdés* (Puerto Madryn, Trelew, Rawson, Gaiman, Dolavon, Puerto Pirámide) y en la *Comarca de los Andes* (Esquel, Trevelin, El Maitén, Lago Puelo), y en menor medida también en la *Comarca Río Senguer – Golfo San Jorge* (Comodoro Rivadavia, Rada Tilly, Sarmiento), pero la Comarca de la Meseta Central no ha sido integrada todavía a los circuitos turísticos, constituyendo hoy uno de los territorios más deshabitados y aislados de la Argentina y aun del planeta.

Esto no condice, sin embargo, con las potencialidades que presenta el territorio de la meseta central, las que lo habilitan para el desarrollo de diferentes opciones turísticas, pero principalmente aquellas que se encuentran dentro de las tipologías de turismo rural, turismo de naturaleza, ecoturismo y agroturismo.

Fig. 1. Participación porcentual en la población total del país, 1947 - 2001.



Fuente: Elaboración personal sobre la base de información censal.

Para lograr un desarrollo local sostenible, el turismo debe estar fundamentado en criterios de sostenibilidad, es decir, debe ser soportable ecológicamente a largo plazo, viable económicamente y equitativo desde la perspectiva ética y social para las comunidades locales (CMTS, 1995). De esta manera, el turismo se presenta como una buena alternativa de desarrollo para la Meseta Central del Chubut.

Los cuatro departamentos que integran totalmente la Comarca de la Meseta Central del Chubut: Telsen, Gastre, Paso de Indios y Mártires, con sus 73.973 km² representan el 32,9 % de la superficie total de la provincia, pero con sus 6.178 habitantes de acuerdo al censo nacional de 2001 su población era de apenas el 1,5 % de la misma. Estamos hablando de seis mil almas para una superficie superior a la de varias provincias.

Además, ninguno de los departamentos mencionados alcanzó, para dicho censo, siquiera la densidad de 0,1 hab/km², siendo su promedio de 0,08 hab/km² contra 1,84 hab/km² del total de la provincia. Por otra parte, es de esperar que esta población sea actualmente aún menor, ya que decrece de manera sistemática desde el Censo Nacional de 1947, en que la población de los cuatro departamentos considerados sumó 10.309 habitantes, representando el 18,4 % del total provincial.

A partir de entonces el descenso fue constante: 8.947 habitantes en 1960, bajando el porcentaje a un 6,3 %; 7.371 habitantes en 1980, apenas el 2,8 % de la provincia; 6.224 pobladores en 1991, el 1,7 %; y los 6.178 habitantes del año 2001 con el ya mencionado 1,5 % de la población total del Chubut.

Recientemente las autoridades provinciales han extendido los límites de la Comarca de la Meseta Central, incorporando de manera forzada a los municipios de Cushamen por el Noroeste y Gobernador Costa y José de San Martín por el Sudoeste (www.chubut.gov.ar, 01-05-08).

Estos, al igual que los municipios de Gualjaina y Dique Florentino Ameghino no pertenecen al corazón de la meseta, por el contrario, se hallan funcionalmente integrados a otras comarcas y su presencia en la Comarca de la Meseta Central no hace más que desvirtuar la realidad económica y demográfica del territorio, aportando la mitad de la población y el producto bruto en las estadísticas.

Lo lógico y razonable hubiera sido considerar los límites departamentales, aprovechando la desagregación espacial utilizada para la realización de los censos nacionales. El núcleo de la meseta central está constituido por los cuatro departamentos ya mencionados, que no limitan con el mar ni con Santa Cruz o Chile.

os dos departamentos del norte de la comarca: Telsen y Gastre, comparten la meseta de Somuncura con la provincia de Río Negro, y Paso de Indios y Mártires son, junto con Gaiman, los únicos departamentos mediterráneos de la

provincia. Incorporar nuevos municipios a la comarca no va a revertir la pérdida de población ni el actual vacío demográfico: apenas puede ayudar a disimular un proceso que lleva más de medio siglo y que la política no ha sabido resolver.

Por otra parte, los departamentos de la meseta central presentan los más bajos índices educativos de la provincia, las mayores distancias a centros de salud de cierta complejidad, los más bajos porcentajes de población servida con agua potable, la mayor precariedad en materia de saneamiento y los más bajos porcentajes de viviendas óptimas (Calmat 1), con escasos niveles de transferencias de fondos desde la provincia, inclusive por habitante, con los más bajos porcentajes de población ocupada en el comercio, sin establecimientos hoteleros, con muy pocas líneas telefónicas por habitante y por supuesto, con los mayores porcentajes de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI).

No obstante, en departamentos como Gastre y Telsen, en los que no hay un metro de pavimento, con gente que tiene que recorrer hasta 300 km de tierra y ripio para llegar a una ruta asfaltada, encontramos paradójicamente el mayor número de Organizaciones No Gubernamentales (ONG) per cápita y los más bajos índices delictivos. (www.chubut.gov.ar, 20-06-08)

Los registros de la provincia señalan que de las 11590 plazas hoteleras y parahoteleras sólo 25 se encuentran en la meseta, es decir el 0,2 %, las que pertenecen a un modesto motel del paraje Los Altares, en el departamento Paso de Indios (www.sectur.gov.ar, 17-10-07). ¿Cómo pretender entonces el desarrollo turístico de la comarca?

En primer lugar sabemos de la existencia de varias hosterías que no figuran en las estadísticas oficiales, y por otra parte en cada pueblito hay personas que alquilan departamentos o habitaciones, en algunos casos con muy buenas comodidades y en todos a muy buen precio. Además, en las estancias muchas personas estarían deseosas de recibir visitantes, sobre todo para romper la monotonía, porque a veces las horas se hacen difíciles de ocupar.

Esta sería quizás la principal motivación para un emprendimiento turístico en la zona. Efectivamente, la llegada a cualquier estancia o caserío implica un momento de regocijo. Siempre hay mate y tortas fritas para el visitante, y cada uno de los miembros de la pequeña comunidad: hombres y mujeres, grandes y chicos, patrones y peones, se acercan a saludar y se unen a la charla, y si ven que ésta se puede hacer larga salen a buscar un chivito, un capón o un chulengo para agasajarlo con un asado.

Los pobladores de la meseta central no pasan, en general, mayores necesidades, porque saben vivir con lo que tienen, mucho o poco, se han adaptado a ese medio hostil, y la solidaridad en momentos difíciles, por ejemplo de grandes y prolongadas nevadas, es absoluta entre unos y otros, ya sea en el ejido comunal o en algún paraje muy alejado. Hasta el más ermitaño de los paisanos va a

compartir su mate y su mesa y si es necesario va a ofrecer un rinconcito de su casa para hacer noche.

Lo que sufre el poblador de la meseta es el alejamiento de los hijos, que se van a la ciudad, generalmente para estudiar, y ya no vuelven sino muy de vez en cuando y de visita. Esto reduce la capacidad de producción de cada unidad económica familiar, porque en cada chacra o estancia hay gran cantidad de árboles frutales (manzanas, peras, ciruelas, guindas, vid, nueces, etc.) que en su mayoría no se cosechan; en otros tiempos se hacían dulces, licores, vinos, tejidos, y ahora casi no se producen, porque no hay para quien hacerlos.

A veces ni siquiera se esquilan todas las ovejas sino las que quedan más a mano, y eso que se paga a 4,20 U$S el kg de lana sucia, y en la mayoría de los casos el campo trabaja con una carga muy inferior a las posibilidades, porque es difícil conseguir peones, porque los guanacos invadieron el campo y tampoco se los aprovecha o porque con muchas más ovejas el trabajo de esquila se extendería demasiado, y aparte ¿para qué tanta plata?

Muchos hombres y mujeres del campo nos han manifestado estas cosas, y la gran mayoría, por no decir casi todos, estarían dispuestos a recibir visitantes. Por supuesto que el turismo implica mucho más que recibir gente. Requiere de formulación de estrategias y proyectos turísticos, inversión en infraestructura, capacitación, etc. Lo ideal sería que las autoridades competentes, junto con la comunidad local, emprendieran acciones orientadas a la planificación integrada del turismo.

Nos permitimos recordar que en 1947 la zona contaba con 10309 personas, casi todos niños y jóvenes, y hoy habrá unas 6000, con un elevado porcentaje de ancianos. La pregunta que nos queda es ¿Escondemos las estadísticas o tratamos de revertirlas? Veamos brevemente el caso de la comuna rural de Telsen y su departamento.

Los orígenes de Telsen y su evolución demográfica: el despoblamiento

Telsen es una voz en lengua tehuelche meridional cuyo significado es junco, paja alta, carrizo o cortadera. Así se denomina a una hierba de la familia de las gramíneas con raíz larga, rastrera y dulce, cañas floríferas de hasta 2 metros de largo, muchas hojas planas, anchas y puntiagudas y una hilera de pelos en vez de lígulas, formando espiguillas violáceas amarillentas en panoja ramosa. Esta planta se cría en zonas de manantiales o donde el agua subterránea se halla próxima a la superficie.

La pequeña comuna rural de Telsen (42°24′S, 66°57′O), cabecera del departamento homónimo, con una altitud de 634 msnm, se halla ubicada a 179 km al Oeste de Puerto Madryn y aproximadamente en la mitad del recorrido del arroyo homónimo. El arroyo Telsen es uno de los más caudalosos que se

alimentan de la meseta de Somuncura, formando un microvalle que constituye un auténtico oasis enclavado en un ambiente perimetral de meseta, árido, con relieve escalonado y acosado por los vientos del Oeste.

Las sierras que rodean al pueblo por el Norte y por el Oeste constituyen el extremo austral de la meseta de Somuncura. Hacia el Norte se encuentra la sierra de Telsen, formada por rocas porfíricas y basálticas, que alcanza los 980 metros de altitud en el cerro homónimo. También se pueden mencionar la sierra Negra en dirección Este-Nordeste, la sierra Apas hacia el Noroeste y las sierras Trapaluco y de los Chacays hacia el Oeste. En unas y otras se destaca cada tanto un *cerro testigo*, que es “el cerro que se levanta aislado en el valle. Tiene exactamente la misma altura que las otras montañas” (Claraz, 1988:88).

Las noticias más antiguas sobre el territorio de Telsen se remontan a los diarios de viaje de exploradores como Jorge Claraz (1988), George Musters (1964), el Perito Moreno (1876), Lino Oris de Roa (1884) y Ramón Lista (1884). Jorge Claraz recorrió la zona en el verano de 1865 – 1866, George Musters incursionó en el territorio en 1869 y el Perito Francisco P. Moreno lo hizo en 1876.

Estos exploradores utilizaron los caminos transitados previamente por los tehuelches septentrionales y los mapuches. En 1878 se creó la Gobernación de la Patagonia, ordenándose entonces un profundo reconocimiento que en la zona fue llevado a la práctica en 1883 por Lino Oris de Roa. Un año más tarde, en 1884, Ramón Lista realizaba una nueva exploración.

En 1885, se creó el Territorio Nacional del Chubut, nombrándose a Luis Jorge Fontana como primer gobernador. Por su condición de oasis la zona fue escala obligada para todos los viajeros, y ya integrada al territorio nacional, rápidamente atrajo pobladores de otros puntos del país, de Chile y aún de España y otros territorios lejanos.

En el año 1891 arribaron los primeros pobladores no autóctonos: John Morley y su familia, ocupando la zona de la actual *Casa de Piedra* y los campos hoy pertenecientes a la familia Norzagaray. Cerca de este sitio hay un cerro testigo de cumbre redondeada que lleva su nombre: la *Bola de Morley;* algunos dicen que Morley lo usaba como referencia.

Un año más tarde, en 1892, un grupo de tehuelches armaron sus toldos una legua arroyo arriba de los Morley. En 1894 arribó Jerónimo Sandoval estableciéndose en Cañadón Blanco, en un campo hoy perteneciente a la familia Kruse. Ese mismo año llegaron también Santiago Moreno y Juan Quichulaf.

Al producirse el Segundo Censo Nacional del año 1895, el territorio que abarca el actual departamento Telsen estaba comprendido dentro del departamento Gaiman, registrándose en conjunto 1.172 habitantes, 118 pobladores de las pequeñas localidades en gestación y los 1.054 restantes como población rural dispersa (Argentina, 1898).

Se considera el 9 de diciembre de 1897 como la fecha de fundación de Telsen y a John Morley su fundador. No obstante, son pocos los descendientes de galeses en la zona, y se los denomina vulgarmente *galenzos*. Las primeras instituciones que se crearon en el pequeño pueblo fueron el destacamento policial, el Juzgado de Paz, la estafeta postal, la escuela y un puesto sanitario.

El primer destacamento policial comenzó a funcionar a partir del año 1900, en que arribó el primer oficial Garat, y estaba ubicado a unas dos leguas del actual, pero al poco tiempo se trasladó a un sitio más próximo. En 1902 la familia Morley vendió sus tierras a Omero Paoli, y ese mismo año también hicieron sus toldos las familias de Chingolios, Quindrelio y Félix Eutraquia, localizándose tres leguas aguas arriba del pueblo, en el actual campo de la familia Villalba.

En 1909 se designó al primer Comisionado Especial del Registro Civil: Don Juan Vilches, y ese mismo año llegó también Francisco Castro y se nombró al primer Director de la Escuela: Don José Hernández. La escuela funcionó al comienzo en la actual *Casa de Piedra* y su nombre recuerda al Padre Ragucci (1887-1976), sacerdote salesiano nacido en Buenos Aires y miembro de número de la Academia Nacional de Letras.

En 1911 arriban a la zona Hernán Kruse, Pascual Zabalsa y Domingo Glaría. Al año siguiente, el Censo General de los Territorios Nacionales de 1912 registraba 42 personas en la localidad de Telsen (Argentina, 1914). Paralelamente, en Bajada Moreno, hoy estancia Santa Rosalía, se radicaba Don Miguel Sastre proveniente de Zamora, provincia famosa por su queso manchevo; sus nueve hijos contribuyeron al desarrollo de la ganadería ovina en el corazón de la meseta chubutense.

Al producirse el Tercer Censo Nacional en 1914 (Argentina, 1916), el territorio correspondiente al departamento Telsen registró 584 habitantes: 383 varones y 201 mujeres, con un índice de masculinidad de 190,5. De ese total 177 eran extranjeros, con 146 varones y sólo 31 mujeres, de manera que el porcentaje de extranjeros llegaba al 30,3 % y su tasa de masculinidad era de 471,0. Por otra parte, la población del departamento representaba el 2,54 % del total provincial.

Los resultados del Censo General de los Territorios Nacionales de 1920 (Argentina, 1923) no son comparables, pero permiten observar la composición de los extranjeros por origen, con gran predominio de chilenos, seguidos a distancia por los españoles, y con presencia de algunos italianos, rusos, uruguayos y dinamarqueses.

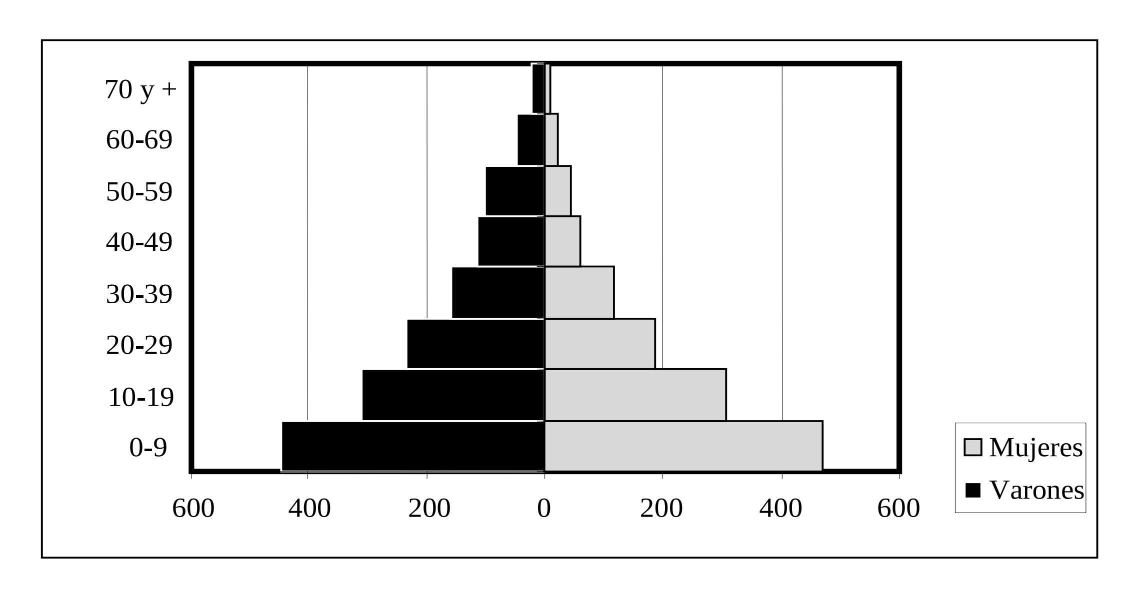
De acuerdo a la Inspección de Tierras de 1920, por aquel entonces numerosas hectáreas bajo riego permitían el cultivo de alfalfa, maíz, cebada, avena, papas, hortalizas y frutales. También se empezaban a producir los vinos regionales de Telsen, famosos durante la primera mitad del Siglo XX y únicos por aquel entonces en la provincia. Estas perspectivas determinaron la creación de la

Colonia Agrícola Pastoril Telsen con fecha 11 de julio de 1921.

El crecimiento demográfico y productivo se aceleró enormemente durante el segundo cuarto del siglo pasado, transformándose el ganado lanar en el principal y casi exclusivo recurso económico regional. Al momento del Cuarto Censo General de la Nación de 1947 (Argentina, 1947), el departamento Telsen, con una superficie de 19.893 km² contaba ya con 2.708 habitantes y una densidad media de 0.136 hab/km².

En los 33 años transcurridos desde el censo nacional anterior había multiplicado su población por cinco, alcanzando así su mayor pico demográfico absoluto y relativo, ya que representaba por entonces el 2,93 % de la población provincial. La pirámide respectiva (Fig.2) presenta las características de una población joven, con fuerte predominio de varones en las edades activas y aún entre los pasivos definitivos. La figura se condice con la actividad económica predominante, realizada por hombres y a caballo.

Fig. 2. Departamento Telsen. Pirámide de Población 1947



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información censal.

Los campos tenían grandes extensiones: del orden de las 10.000 a 50.000 has y aún mayores, justificadas en cierto modo por la escasa capacidad de carga, que según la zona podía llegar a requerir de hasta 5 has por cabeza. Esto hacía necesaria la presencia de varios puesteros, en muchos casos hombres solos, ya que cada puestero podía tener bajo su responsabilidad una legua cuadrada (2.500 has) o como máximo dos.

Producida la provincialización en 1955, a partir de entonces la población del

departamento comenzó a disminuir, reduciéndose a 2.569 habitantes para el Censo Nacional de Población de 1960 (Argentina, 1960). Esta cifra representaba el 1,80 % del total provincial, con un porcentaje de extranjeros de 3,89 %, muy inferior al de la provincia (19,43 %) y un índice de masculinidad de 130,8, bastante superior al de la misma (118,0).

Cabe recordar que por Ley Provincial 507, el 9 de diciembre de 1964 fue creada oficialmente la localidad de Telsen. No obstante, el Censo Nacional de Población, Familia y Vivienda de 1970 (Argentina, 1971) registró una disminución todavía más brusca: se censaron 2155 habitantes, lo que representaba el 1,14 % de la provincia, con un porcentaje de extranjeros de 1,90 %, muy inferior al de Chubut en su conjunto (14,80 %) y un índice de masculinidad de 137,7, muy superior al provincial (112,0).

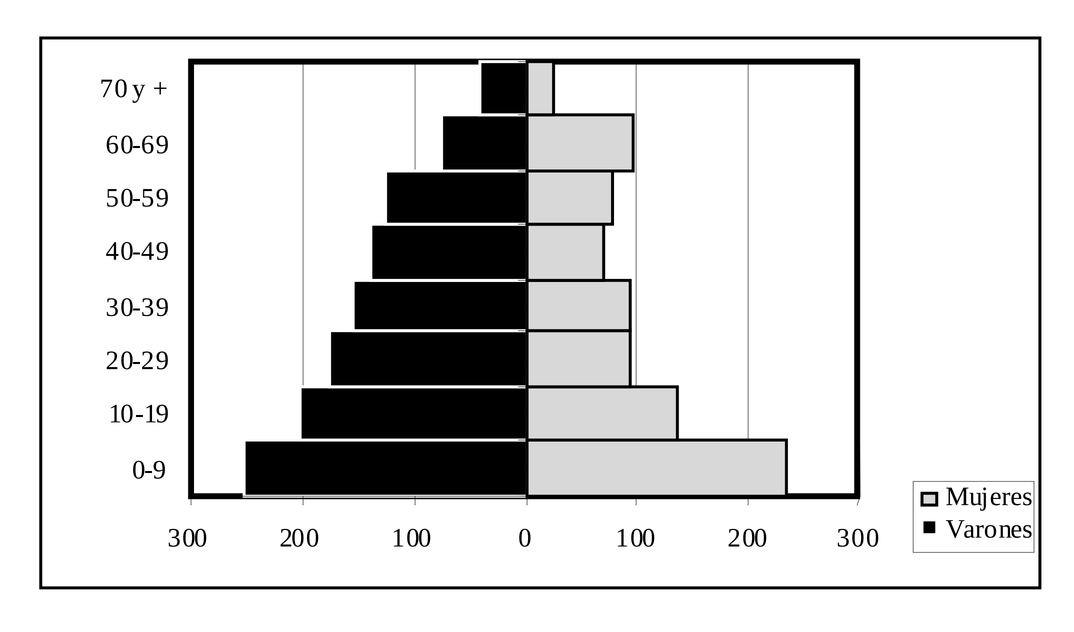
Asimismo, el Censo Nacional de Población y Vivienda de 1980 (Argentina, 1981) mostró una nueva reducción de la población del departamento, alcanzando 1919 habitantes, apenas un 0,73 % del total provincial, con un porcentaje de extranjeros que seguía disminuyendo (1,78 %), al igual que el de la provincia (11,31 %), y un índice de masculinidad que repetía su elevado guarismo (137,7) mientras el conjunto provincial evidenciaba un significativo progreso (108,0).

Paralelamente, la población de la localidad de Telsen alcanzaba los 289 habitantes y Gan Gan llegaba a los 436, por lo que se infiere una población rural dispersa de 1194 habitantes. En síntesis, entre los censos nacionales de 1947 y 1980 la población del departamento se redujo un 29,14 %. Esto es resultado de la sistemática emigración, mayoritariamente femenina, principalmente hacia los centros urbanos de la región, ya sea en busca de trabajo o para la realización de estudios superiores.

Obsérvese en la pirámide de 1980 (Fig.3) la brusca disminución de la población en los grupos etarios más jóvenes, producto de un menor número de nacimientos por falta de mujeres en edad de procrear, y también la pérdida de población femenina en general en las edades activas. Se comprueba un pronunciado desequilibrio entre los sexos e inclusive entre las edades, como por ejemplo la presencia de un mayor número de mujeres de 60 a 69 años en relación con las de cualquiera de los cuatro grupos etarios de entre 20 y 59 años.

El éxodo continuó, y en el Censo Nacional de Población y Vivienda de 1991 (Argentina, 1993) se registraron 1636 habitantes, representando apenas el 0,46 % del volumen demográfico provincial, con una nueva reducción del porcentaje de extranjeros (1,47 %), al igual que en toda la provincia del Chubut (8,76 %), y con el mayor índice de masculinidad (144,9), mientras la provincia ya mostraba una aproximación al equilibrio entre los sexos (103,0).

Fig. 3. Departamento Telsen. Pirámide de Población 1980



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información censal.

Ese año la localidad de Telsen alcanzaba los 412 habitantes, 212 varones y 200 mujeres, mientras que Gan Gan llegaba a los 480 habitantes, con 238 varones y 242 mujeres, infiriéndose entonces una población rural dispersa de 744 personas: 518 varones y 226 mujeres, con un índice de masculinidad de 229,2, es decir bastante más de dos hombres por mujer. También se puede comprobar una pérdida de población rural dispersa de 450 habitantes en los poco más de diez años transcurridos entre ambos censos.

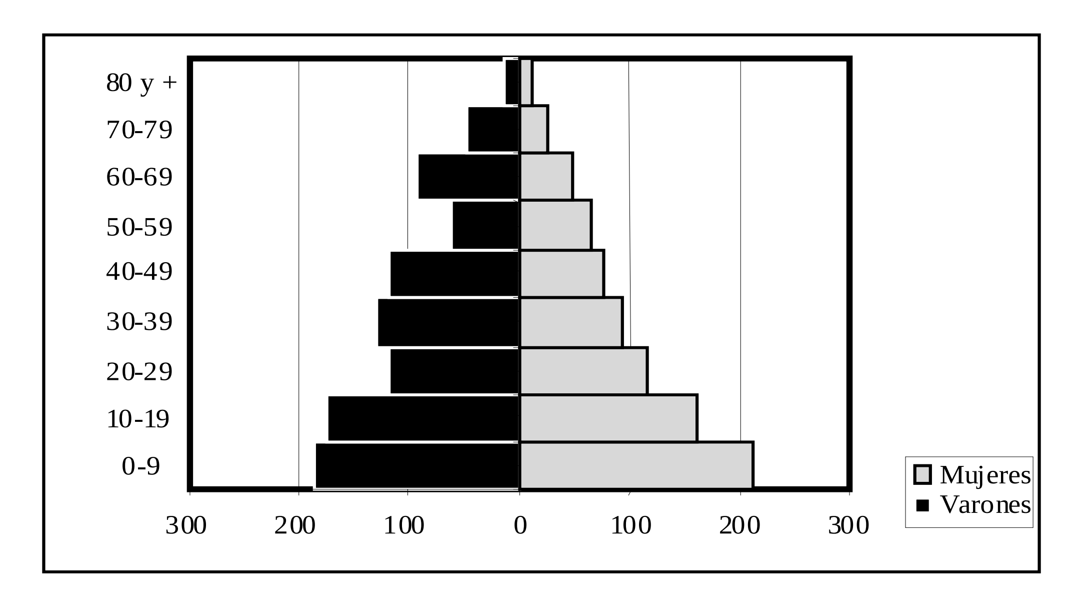
Por último, el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda de 2001 (Argentina, 2003) permitió observar un leve incremento de 9,3% en la población absoluta, contabilizándose 1788 habitantes, aunque esta cifra representó una nueva disminución en el porcentaje con relación al total de la provincia, pasando a ser de tan sólo el 0,43 %.

Inclusive en términos absolutos el guarismo de 2001 fue todavía un 34,0 % inferior al del año 1947. Asimismo, se registró una nueva reducción del número de extranjeros, que sumaron apenas 18, y su porcentaje alcanzó el 1,01 % del total, siendo en la provincia del 6,64 %. Paralelamente, se observó una significativa mejora en el índice de masculinidad (124,1) mientras la provincia ya muestra un total equilibrio entre los sexos (100,4).

Por otra parte, al comparar la pirámide de población de 2001 (Fig.4) con las anteriores se puede comprobar la continua disminución de los nacimientos y el constante envejecimiento de la población, producto del aumento de la esperanza de vida y una persistente emigración, sobre todo femenina. En relación con esto último nos permitimos resaltar una vez más el elevado número de hombres en

relación con las mujeres, lo que también se observa netamente entre los ancianos, algo poco común por la consabida mayor longevidad de las mujeres.

Fig. 4. Departamento Telsen. Pirámide de Población 2001



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información censal.

La tasa de natalidad del departamento Telsen muestra un valor bajísimo: 13,0 ‰ para el año 2006, demasiado inferior a la ya de por si muy baja tasa de natalidad provincial para el mismo año: 19,8 ‰. Por su parte, las tasas de mortalidad general de 2006 resultaron también muy bajas para ambos territorios: 5,6 ‰ en el caso del departamento Telsen contra 5,4 ‰ de la provincia en su conjunto.

Es evidente que la pérdida de población no está vinculada a la baja natalidad, porque la escasa mortalidad general permite todavía un crecimiento vegetativo del 7,4 ‰. El despoblamiento es consecuencia de la emigración, la cual estaría ligada por un lado a una prolongada crisis lanera iniciada por los años cincuenta, pero también al poder de atracción de centros regionales como Puerto Madryn, Trelew y Rawson, donde se pueden realizar estudios secundarios, terciarios y universitarios de todo tipo y existe una importante y variada demanda de mano de obra.

Finalmente, la población del departamento Telsen no sólo es muy escasa sino que además tiende a concentrarse cada vez más en sus dos localidades principales: Gan Gan (587 hab.) y Telsen (486 hab.). Ciertamente, de los 1788 habitantes registrados en el último censo, 1135, o sea un 63.48 %, vivían en las localidades citadas o en parajes como Chacay Oeste, Colonia Agrícola Sepaucal, Tres Banderas, Laguna Fría, Bajada del Diablo, Sierra Chata y Mallín Grande,

mientras que sólo 653 constituían población rural dispersa.

Esto ha provocado que cada vez resulte más difícil conseguir mano de obra para las duras tareas del campo, mientras simultáneamente aumentan los empleados de las comunas rurales y los beneficiarios de planes de asistencia social.

El pueblo y su problema de aislamiento: reflexiones finales

En lo que respecta al caso específico de la localidad de Telsen, el censo nacional de 2001 permitió registrar 486 habitantes, un 18,2 % más que el censo de 1991 (411 hab.) y un 68,2 % más que el de 1980 (289 hab.). Esto, sumado al caso de Gan Gan y de otras localidades menores, muestra que mientras el departamento en su conjunto perdía población sus pequeñas localidades crecían, es decir que la emigración se dirigía de las áreas rurales a los pueblitos y de unas y otros a los centros urbanos regionales.

En 2001 se contabilizaron en la localidad de Telsen 244 varones y 242 mujeres que habitaban en 147 hogares, con un tamaño medio de 3,3 personas por hogar y sólo un 5,4 % de familias en situación de hacinamiento. La mayoría de los jefes de familia eran propietarios, ya sea de la vivienda y el terreno (96) o por lo menos de la vivienda (21), existiendo algunos ocupantes por préstamo, cesión, trabajo, etc. (25) y nada más que 5 inquilinos.

Las viviendas inconvenientes alcanzaban el 34,7%, contabilizándose 16 del tipo Calmat IV, 23 tipo Calmat III, 70 Calmat II y 38 óptimas o Calmat I. Merece mencionarse que en los últimos años se han construido 10 viviendas a través de planes provinciales, destinadas a policías, docentes y personal del hospital, con un costo promedio de unos 40.000 $ cada una.

Asimismo, cabe destacar que en la zona es muy común la construcción con piedras del lugar y también con ladrillones o adobones, ladrillos grandes que se elaboran con barro macizo y se hornean; además la arena se consigue también muy fácilmente.

Respecto a los servicios sanitarios en la vivienda, en la localidad no existen cloacas, pero la mayoría de las familias contaba en 2001 con descarga de agua a cámara séptica y pozo ciego (102), existiendo algunos casos sin cámara séptica (13) e inclusive sin descarga de agua o sin inodoro (32).

Por otra parte, de los 147 hogares censados se registraron 38 con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), es decir un 25,8 %, en los que vivían 111 personas, el 22,9 % del total. En cuanto al nivel educativo, se censó una persona con título universitario, otra con título terciario y 34 con título secundario, las que en conjunto representaban el 7,4 % de la población. Por último, en materia de salud debemos consignar que el 56,4 % de la población no registraba cobertura alguna.

Finalmente, merece señalarse que la mayoría de las familias del pueblo son beneficiarias de uno o varios subsidios otorgados por el gobierno provincial. En 2006 se entregaban 396 subsidios a pobladores de la comuna de Telsen, poco menos de tres por familia y casi uno por habitante. Había 130 beneficiarios de programas de alimentos, 178 de planes de obra social, 8 de cobertura de medicamentos, 23 de planes de vivienda, 19 de planes de empleo, 28 pensiones, 6 becados y 4 subsidios especiales.

En síntesis, el gobierno provincial intenta, por un lado, disimular el vaciamiento demográfico redefiniendo los territorios comarcales, y por el otro retener la población entregando todo tipo de subsidios. En diálogo con funcionarios de la Comuna Rural nos han manifestado que la población se ha acostumbrado a la dádiva y el asistencialismo, y cada vez reclama y exige mayores beneficios por parte de la comuna y de la provincia.

Consideramos que los recursos deben utilizarse en el área con un sentido estratégico, centrándose principalmente en dos obras de infraestructura fundamentales para un desarrollo regional armónico y sustentable:

- ***Pavimentación de la Ruta Provincial Nº 4***: permitirá la integración económica del área con la provincia y con el Mundo; son 319 km y su costo ronda los 100 millones de U$S.
- ***Obras para la optimización del riego*** en el valle del Arroyo Telsen (azudes, canales, etc.).

Asimismo, en materia de infraestructura social deberían priorizarse los siguientes servicios:

- ***Saneamiento***: construcción del sistema cloacal de la localidad de Telsen, el cual ha dado comienzo al momento de escribir estas líneas.
- ***Electricidad***: promoción del uso de generadores eólicos en las áreas rurales.
- ***Gas Natural***: distribución de gas en garrafas a precios subsidiados.

Tales obras, tomadas del *Plan Estratégico de Infraestructura 2006 – 2016* de la provincia del Chubut (Chubut, 2007), permitirían superar el actual estado de aislamiento, que es una de las causas del despoblamiento, y a la vez mejorar la productividad rural y contribuir al bienestar de la población, potenciando el desarrollo ganadero y agrícola, así como el propio desarrollo de la actividad turística.

Para que el desarrollo de estas actividades sea a largo plazo se deberían tener presente los principios de la sostenibilidad. No debemos olvidar que el *desarrollo sostenible* es "aquel que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades" (CNUMAD, 1987).

Referencias

Archer, B.; Cooper, C. (2002) Os impactos positivos e negativos do turismo. En: Theobald, W. F. (org.) *Turismo global.* São Paulo, SENAC, 2º ed., pp. 85 - 102.

Argentina (1898) *Segundo Censo de la República Argentina. 1895*. Buenos Aires, Tomo I.

Argentina (1914) *Censo General de los Territorios Nacionales. 1912*. Buenos Aires, Ministerio del Interior, Tomo II.

Argentina (1916) *Tercer Censo Nacional. 1914.* Buenos Aires, Talleres Rosso.

Argentina (1923) *Censo General de los Territorios Nacionales. 1920*. Buenos Aires, Ministerio del Interior, Tomo II.

Argentina (1947) *IV Censo General de la Nación. 1947.* Buenos Aires, DNSE, Tomo I.

Argentina (1960) *Censo Nacional de Población. 1960.* Buenos Aires, DNEC, Tomo IX.

Argentina (1971) *Censo Nacional de Población, Familia y Vivienda. Datos provisorios. Provincia del Chubut. 1970.* Buenos Aires, INDEC.

Argentina (1981) *Censo Nacional de Población y Vivienda. 1980. Serie B. Características Generales. Provincia del Chubut.* Buenos Aires, INDEC.

Argentina (1993) *Censo Nacional de Población y Vivienda. 1991. Serie B. Características Seleccionadas. Provincia del Chubut.* Buenos Aires, INDEC.

Argentina (2003) *Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. 2001. Serie 2. Resultados Generales. Provincia del Chubut.* Buenos Aires, INDEC.

Balestreri Rodríguez A. (1997) *Turismo. Desenvolvimiento local.* São Paulo, Hucitec.

Bertoncello, R. V. (2001) Turismo ¿Pasaporte para el desarrollo local? *3º Congreso Latino-Americano de Investigación Turística. Ponencias.* Valdivia, Universidad Austral de Chile.

Chubut (2007) *Plan Estratégico de Infraestructura 2006 – 2016*. Rawson, Dirección General de Coordinación y Ordenamiento Territorial, 232 pp.

Claraz, J. (1988) *Diario de viaje de exploración al Chubut 1865-1866*. Buenos Aires, Marymar.

CMTS (1995) *Carta del Turismo Sostenible*. Lanzarote, Islas Canarias, Conferencia Mundial de Turismo Sostenible.

CNUMAD (1987) *Our common future*. Oxford (UK), The World Commission on Environment and Development, 400 pp. (Traducción: Madrid, Alianza, 1998.)

Lista, R. (1884) *Esploración al interior de la Patagonia Setentrional.* Buenos Aires.

Moreno, F. P. (1876) Viage a la Patagonia Setentrional, *Anales de la Sociedad Científica Argentina*, 1: 182 – 197. Buenos Aires.

Musters, G. (1964) *Vida entre los patagones*. Buenos Aires, Solar – Hachette. (1º ed.: 1873.)

Oris de Roa, L. (1884) Patagonia. Esploraciones al interior del territorio. En: *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*, pp. 67 – 102. Buenos Aires.

Sáez Olivito, E. (2008) *El enfoque del turismo sostenible en el marco de la nueva ruralidad*. Zaragoza, Universidad de Zaragoza - Departamento de Agricultura y Economía Agraria.

Schlüter, R. (1997) *El fenómeno turístico. Reflexiones desde una perspectiva integradora.* Buenos Aires, Docencia.

Theobald, W. F. (org.) (2002) *Turismo Global.* São Paulo, SENAC, 2º ed.

Wearing, S.; Neil, J. (2000). *Ecoturismo: impacto, tendencias y posibilidades*. Madrid, Síntesis, 270 pp.

www.chubut.gov.ar (2008)

www.sectur.gov.ar (2007)

EL VALLE DEL ARROYO TELSEN Y LAS POSIBILIDADES DE UN DESARROLLO SUSTENTABLE

JÁUREGUI Graciela B. – SÁNCHEZ Darío C. – ACOSTA Mercedes Z. – JIMENEZ Laura R. – LEMA Carlos A.

Resumen

La meseta de Somuncura acumula agua que se infiltra por sus fisuras y corre en forma horizontal debido a la capa de arcilla que se encuentra debajo del basalto. Este agua alimenta a las vertientes y los mallines que forman los microvalles en las zonas perimetrales. Uno de los más importantes corresponde al arroyo Telsen, cuya cuenca constituye un auténtico oasis con condiciones de microclima. No obstante, el actual aprovechamiento del recurso hídrico es anárquico, desorganizado e ineficiente, requiriendo de una planificación sistémica e integral que permita aumentar las áreas bajo riego y posibilite un desarrollo productivo sustentable.

Palabras claves: valle perimetral, microclima, riego, producción agropecuaria, Arroyo Telsen.

THE VALLEY OF TELSEN STREAM AND POSIBILITIES OF A SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Abstract

The Somuncura plateau accumulates the water that gets into its fissures and runs in a horizontal way due to the clay mantle that lies under the basalt. This water nurtures the slopes and moist soils that form the micro valleys at peripherals areas. One of the most important is the Telsen stream, whose river basin is an authentic oasis with microclimate conditions. Although, the actual benefit of the hydric resource is anarchic, unsystematic and unproductive, requiring a systematic and integrative planning that allows the expansion of low irrigation areas in order to get a sustainable development.

Mots clés: peripheral valley, microclimate, irrigation, farming production, Telsen Stream.

La meseta de Somuncura

Tomando las palabras de Antonio Torrejón (2008), “hay dos ámbitos geográficos *precámbricos* de importante altura en América y de similar relevancia geológica en sus personalidades: una, la otrora Tenochtitlán, hoy México D. F., la planicie con la atmósfera más contaminada del mundo”, y la otra Somuncura, una perfecta meseta de unos 14.000 km² y mil metros promedio sobre el nivel del mar. “En contraposición con México D. F., Somuncura posee sólo un centenar de habitantes y su atmósfera es una de las más puras del mundo” (Torrejón, 2008).

Toda la meseta patagónica está conformada por rocas precámbricas cubiertas en general por capas de lava y rodados volcánicos. Sufrió movimientos de ascenso y descenso, así como erosión eólica y glaciaria. En particular Somuncura, que en lengua mapuche significa “piedra que suena”, o “piedra que habla”, posiblemente en relación con el sonido que produce el viento al chocar con las rocas, es una altiplanicie basáltica con relieves de conos volcánicos, sierras, cerros de hasta casi 1.900 msnm, como el Cerro Corona, y lagunas temporarias y arcillosas.

La meseta de Somuncura es una formación entre cuyas características se destacan sus numerosos cañadones. Estos son antiguos valles fluviales de paredes abruptas, producto de una hidrografía hoy inexistente que caracterizó al período húmedo de la Patagonia en coincidencia con el derretimiento de los glaciares.

En tiempos pasados, la meseta fue cubierta varias veces por el mar, como se evidencia en los fósiles de bivalbos y fauna marina y por las formas que las aguas de mar tallaron en sus taludes formando golfos, bahías, cabos, puntas, etc. Las antiguas rías, ensenadas y caletas hoy constituyen los valles de arroyos como Cona Niyeu, Pailemán, Valcheta, Los Menucos, Maquinchao y el Caín en la provincia de Río Negro, o Talagapa, Gan Gan y Telsen en la provincia del Chubut.

Por Decreto 1986 de mayo de 1993, el gobierno de Río Negro declaró área protegida a buena parte de la altiplanicie y actualmente existe un compromiso biprovincial para completar la tarea científica iniciada por un grupo dirigido por Ricardo F. Masera (1998). En tal sentido, el Banco Mundial preadjudicó recientemente el proyecto elaborado por la Dirección General de Conservación de la provincia del Chubut para desarrollar un plan de manejo participativo para el Área Protegida de la Meseta de Somuncura en Chubut (Diario de Madryn, 2008).

La iniciativa fue presentada a la entidad a través del Fondo para el Medio Ambiente Mundial, y forma parte del Programa Descentralizado de Medianas Donaciones en Argentina, el cual otorga donaciones de entre 50.000 y 250.000 dólares estadounidenses para propuestas relacionadas con la conservación del

medio ambiente global.

Cabe aclarar que el Fondo para el Medio Ambiente Mundial constituye la mayor fuente de financiamiento en estos casos, ya que su función es brindar apoyo a iniciativas tendientes a conservar la diversidad biológica, reducir los riesgos del cambio climático, descontaminar aguas internacionales, detener la degradación de la tierra y eliminar contaminantes orgánicos tóxicos.

La meseta reviste de interés geológico, geomorfológico, hidrológico, climático, biológico, ecológico y también turístico. Hay especies y subespecies endémicas, como la mojarra desnuda, la lagartija de las rocas, la rana de Somuncura, algunas subespecies del piche patagónico y un habitante de las rocas: el pilquín o chinchillón.

Los suelos de la meseta están compuestos de rocas consolidadas precuaternarias, principalmente basaltos, pero también tobas y rocas graníticas; donde las rocas están sueltas predominan los rodados tehuelches, las arenas, loes, limos y gravas. La meseta de Somuncura acumula agua de las precipitaciones y del derretimiento de la nieve, la cual se infiltra por sus grietas y fisuras y corre en forma horizontal debido a la capa impermeable de arcilla que se encuentra debajo del basalto.

Esta agua alimenta a las vertientes y los mallines que forman los microvalles en las zonas perimetrales de la meseta. Los mallines o “lloraderos” constituyen sitios donde aflora el agua a una temperatura de 20 ºC aproximadamente, permitiendo un tapiz vegetal importante. También hay cubetas salitrosas coincidentes con las depresiones, como la salina Quillache, el Gran Bajo Quebracho, el Bajo de los Guanacos y las lagunas Gan Gan, Taquetren, Gastre, Telsen, Coná, Zeballos, Salada y del Diablo. En síntesis, la meseta de Somuncura constituye uno de los acuíferos más importantes de la Patagonia.

El arroyo Telsen y su cuenca

El arroyo Telsen es un colector principal de régimen permanente que tiene su nacimiento unos 50 km al norte de la localidad homónima y muere al infiltrarse en el Bajo de la Tierra Colorada. Recorre unos 125 km por el departamento también homónimo en dirección Noroeste – Sudeste recibiendo distintos afluentes cuyas aguas provienen del escurrimiento de la meseta de Somuncura.

Los mayores aportes los recibe del sector Nor-Noroeste a través de numerosos cañadones que drenan las vertientes austral y oriental de la Sierra Apas, siendo muy escasos los aportes desde el Este. No obstante, a medida que avanza, el arroyo Telsen no sólo va recogiendo las aguas de algunos afluentes, sino también las de numerosos manantiales que contribuyen a mantener una corriente regular.

La cuenca consta de una superficie de más de 3500 km^2 y sus límites son: al

Norte la zona pedemontana del macizo de Somuncura y la subcuenca del arroyo Cona Niyeu; al Este las subcuencas Salina Furchi y parte del Cañadón Sin Nombre; al Oeste las subcuencas de los arroyos Ranquilao y Sacanana y al Sur el bajo de la Tierra Colorada (Del Valle, 1978).

El expedicionario Ramón Lista (1884:232), enviado por el gobierno de la Patagonia con el fin de explorar las tierras extrandinas septentrionales y realizar un informe pormenorizado, describió el recorrido del arroyo, aunque partiendo de uno de sus afluentes: “Desde su principio corre por el fondo de un cañadón y a medida que avanza hacia el Este va recojiendo las aguas de los manantiales que contribuyen á mantener una corriente regular no interrumpida. Por los 43° este arroyo formando un brusco recodo se dirije al Sud, en cuyo curso, sus aguas van renovándose con el caudal que en él depositan otros pequeños arroyos, hasta alcanzar el punto en que se pierde, en una gran depresión del terreno (...) en el fondo de la cual forma el Telsen, juntamente con los arroyos Totoras y Tunas, una extensa laguna de una superficie mayor a tres leguas á la que designé con el nombre de Católica.”

Esta extensa laguna a que hacía referencia Ramón Lista, hoy casi inexistente, se corresponde con la actual laguna Chasicó, en el Bajo de la Tierra Colorada. El aprovechamiento de las aguas del arroyo Telsen, y en menor medida, de los arroyos Ranquilao y Perdido, seguramente los mencionados por el expedicionario como Totoras y Tunas, se produjo a posteriori del viaje de Ramón Lista, exactamente a partir de 1891, y la utilización de un recurso tan escaso en la zona diezmó rápidamente los caudales.

Por otra parte el lecho del arroyo, al igual que el de la laguna Chasicó y el Bajo de la Tierra Colorada, son muy permeables. Como señala Del Valle (1978), las formaciones del grupo Chubut del período Cretácico, con una permeabilidad buena, permiten una rápida infiltración y los depósitos del Cuartario son también de alta permeabilidad, accediendo a un buen alimento para las aguas subterráneas.

Asimismo, Ramón Lista observó que el arroyo Telsen presentaba una gradual salinización a medida que avanzaba en su recorrido, la cual como vemos no tendría su origen en la explotación agropecuaria. La presencia de suelos fuertemente salinos y sódicos hace que el agua del arroyo, en el transcurso de unos 50 o 60 km, pase de ser un agua bicarbonatada-magnesio-cálcica a un agua sulfatada-sódica.

No obstante, el arroyo Telsen da lugar al desarrollo de un microvalle perimetral (Fig.1), a modo de oasis, en una región donde las precipitaciones anuales no alcanzan por lo general los 200 mm. El valle es bastante fértil y su ancho suele oscilar entre los 500 y los 600 metros, siempre bordeado por una meseta de basaltos y otras rocas ígneas. El cauce del arroyo suele abrirse en varios brazos facilitando el riego, y en su curso inferior alcanza un ancho aproximado de 7 metros y una profundidad de no más de 50 cm.

El mayor caudal se alcanza entre los meses de abril y octubre, en que las aguas llegan hasta el bajo de la Tierra Colorada y desaguan en la laguna Chasicó (*agua salada*) (Casamiquela, 1988). Como ya lo había señalado Ramón Lista, en verano, con el menor caudal, el arroyo corre más lentamente, impregnándose de sustancias salinas.

Jorge Claraz, en su *Diario de Viaje de exploración al Chubut (1865-1866)*, nos describe: "Tomamos primero por el llano del valle, situado a unos veinte pies de altura, luego por una leve garganta, llegando después de más o menos una legua y media, al paradero. Las sierras parecen elevarse aquí a mayor altura que antes. A ambos lados siempre las mismas formas. El paradero se llama *Yagep roschkec*, de *yagep*, agua y *roschkec*, podrido. Hay allí un arroyito (Telsen) muy salitre hoy generalmente sin agua, que se corta. En dos o tres puntos había agua. Es sabido que las materias orgánicas producen en las sales de SO3, en agua estancada una descomposición durante cuyo proceso se origina el HS; de ahí el olor a podrido. De ahí el nombre (…)" (Claraz, 1988:57).

Fig. 1. Imagen Satelital de la Zona de Chacras del arroyo Telsen



Fuente: www.google.com, 15-08-08

Las mediciones hidrométricas del arroyo Telsen, realizadas por Agua y Energía Eléctrica en la estación de aforo Puesto Ibáñez (Chubut, 2006), dieron los siguientes resultados, expresados en litros por segundo (l/seg):

- Caudal máximo diario en época de lluvias o deshielo: 450 - 500 l/seg.
- Caudal mínimo diario en época de estiaje: 258 - 270 l/seg.
- Caudal medio anual: 290 - 360 l/seg.

En el Puesto Telsen el caudal mínimo diario alcanzó 239 l/seg, mientras que en la estancia Norzogaray se registró un caudal mínimo diario de 256 l/seg. La variabilidad del caudal y sus volúmenes son factores limitantes para la recuperación de los suelos salitrosos por medio de lavados intermitentes. No obstante, en la época invernal podría utilizarse el caudal superficial para su progresiva recuperación.

Caracterización climática del valle de Telsen

Considerando la clasificación del ruso Wladimir Peter Köppen (1846 – 1940), del año 1918, que toma como base el análisis de los promedios mensuales y anuales de temperatura y precipitación, sus oscilaciones y distribución a lo largo del año y sus efectos sobre la vegetación (Allaby, 2002; Kottek et al., 2006), el clima de Telsen es árido desértico (BW). Siguiendo en cambio la clasificación de Federico Daus y Roberto García Gache (1945), que tuvieron en cuenta la temperatura, las precipitaciones y la humedad relativa, su clima es árido patagónico.

La falta de registros climatológicos oficiales recientes no dificulta mayormente la presente caracterización, ya que un ex-presidente de la Comuna Rural de Telsen: el Sr. Demetrio Domínguez, construyó una modesta estación meteorológica en la Escuela Nº 95 y lleva un registro sistemático de precipitaciones anuales de lluvia y nieve, así como de las heladas tempranas y tardías desde comienzos del año 1989.

El clima de la zona es en general templado a frío y bastante seco, con nubosidad media e índices de humedad de entre 50 % y 60 %, alcanzando mínimos de gran sequedad en verano y máximos de humedad en otoño e invierno. Los veranos son cortos pero muy cálidos y los inviernos prolongados pero no excesivamente rigurosos, presentando marcados rasgos de continentalidad, observables en las amplitudes térmicas diarias y anuales.

Los vientos son frecuentes y soplan sobre todo del sector Oeste, siendo más fuertes en primavera y verano que en otoño e invierno. Estos vientos favorecen la aridez y constituyen un factor erosivo que actúa sobre las alternancias de la cubierta vegetal; son verdaderos modeladores del paisaje, ya que con su

magnitud y frecuencia hacen que los finos detritos de la desagregación de tobas, arcillas y areniscas se dispersen y lleguen hasta el océano Atlántico, dando origen a grandes depresiones en la meseta.

Una síntesis de las temperaturas registradas por la estación Telsen en el período 1938-1955 sería la siguiente:

- ❖ Temperatura media anual: 13,9 ºC
- ❖ Temperatura máxima media anual: 20,9 ºC
- ❖ Temperatura mínima media anual: 6,8 ºC
- ❖ Temperatura media del mes más caluroso (Enero): 20,0 ºC
- ❖ Temperatura media del mes más frío (Julio): 4,4 ºC

Cabe destacar que en todos los casos las temperaturas medias señaladas son superiores a las de estaciones próximas, como Bajada del Diablo, Gan Gan y Talagapa, según registros del Servicio Meteorológico Nacional correspondientes a los años 1938 a 1956 (Del Valle, 1978). Por otra parte, si bien las heladas se concentran lógicamente en los meses de invierno, como lo demuestran los registros de Don Demetrio Domínguez pueden ocurrir en cualquier momento del año.

Por ejemplo, se han registrado heladas tempranas el 19 de enero de 1996, el 1º de febrero de 1995, el 24 de febrero de 1993 y el 8 de marzo de 1998 y se han producido heladas tardías el 18 de diciembre de 2001, el 15 de diciembre de 1991, el 6 de diciembre de 1990 y el 27 de noviembre de 2003, por señalar sólo algunos casos atípicos recientes.

Las precipitaciones se producen principalmente en los meses de invierno, siendo muy ocasionales en primavera y verano y nulas en otoño. En el período 1938-1955 el promedio alcanzó los 153 mm, correspondiendo 80 mm a los meses de junio a agosto, 38 mm a los meses de septiembre a noviembre, 35 mm a los meses de diciembre a febrero y absolutamente nada a los meses de marzo a mayo.

Tales guarismos son apenas inferiores a los correspondientes a Talagapa para la misma época (157 mm) y bastante superiores a los de Gan Gan (129 mm) y Bajada del Diablo (122 mm) (Del Valle, 1978). En los registros de Demetrio Domínguez se observa un mínimo anual de 93,5 mm en 1996 y un máximo de 332,5 mm en 1997 con un promedio de 212 mm y una tendencia al decrecimiento.

Del mismo modo, se puede comprobar que en la década del ’90 nevó todos los años, con un promedio de 22 cm y un máximo de 76 cm en 1998, pero con la llegada del nuevo milenio ha habido varios años sin nevar. Por último, la

evapotranspiración potencial según el método del estadounidense Charles Warren Thornthwaite (1948) sería de 763 mm y el Déficit Hídrico de 610,7 mm (Chubut, 2006).

Como consecuencia de las características climáticas apuntadas, la vegetación de la zona es xerófila, de tipo estepario, con escasas gramíneas en forma de matas, pequeñas cactáceas y arbustos que se levantan unos pocos metros del suelo, con raíces fuertes y largas que permiten soportar los fuertes vientos y buscar el agua, dejando al descubierto buena parte del suelo.

El sistema de riego actual y las actividades productivas en el valle de Telsen

Como hemos visto, el módulo del arroyo Telsen no alcanza en general 0,5 m^3/seg, pero esto se debe a que sus aguas son utilizadas intensamente a lo largo de su recorrido para el riego de las distintas propiedades que atraviesa. En efecto, a través de los años los propietarios de las tierras fueron construyendo, sin regulación alguna, obras de ingeniería hidráulica precarias para la derivación de las aguas del arroyo con fines de riego. Se trata mayormente de canales cavados en la tierra que recorren largas extensiones distribuyendo el caudal entre los propietarios vecinos.

También se levantaron algunos diques, como el realizado por el Ing. Laborda en un cañadón encajonado en sierra Apas, al Nor-Noroeste de Colonia Sepaucal. En algunos casos los pobladores captan el agua y realizan almacenamientos temporarios denominados tajamares, como el de la estancia La Pintada, perteneciente a Don Manuel Cabeza, en la sierra Negra, a unos 50 km al Noroeste del pueblo.

Asimismo se han cavado pozos para la captación de aguas subterráneas, comúnmente de manera muy precaria, sin ningún tipo de revestimiento, al aire libre y en terrenos naturales, siendo muy factible la contaminación, por lo que se hace necesario una continua limpieza de los mismos.

No obstante, muchos campos cuentan con manantiales, que son sitios en donde aflora el agua de manera natural, aunque su caudal varía, dependiendo del grado de infiltración de las precipitaciones. Por ejemplo, actualmente todo el pueblo de Telsen, de más de 500 habitantes, utiliza el agua proveniente de un manantial próximo, en el campo de la familia Abdala.

En los últimos años se masificó la utilización de extensas mangueras de goma de unas dos pulgadas de grosor para transportar por gravedad el agua proveniente de los pozos o de los numerosos manantiales. A pesar de todo lo mencionado, se observa un deficiente aprovechamiento del recurso agua, con canales y tomas que son insuficientes y en general son destruidas con las fuertes crecidas.

La cría del ganado ovino requiere en la zona de superficies importantes, por lo

que las estancias superan las 5.000 has (dos leguas cuadradas) y suelen tener varias veces esa extensión. A los efectos de un correcto manejo los campos se dividen en cuadros, superficies de entre 1500 y 2500 has alambradas donde se coloca la hacienda para la cría de corderos y la producción de lana. Se busca que en cada cuadro haya agua suficiente a través de vertientes naturales o en su defecto pozos.

Respecto a las tareas rurales, en septiembre, antes de la parición, se esquila a las ovejas; para eso primero hay que arrearlas con caballos y perros, concentrándolas en las proximidades del galpón de esquila. Luego, a fines de noviembre se hace la señalada, consistente en efectuar cortes en las orejas de las ovejas que indican la propiedad.

Cada propietario tiene una señal registrada, de manera equivalente a la marca en el ganado mayor. En esta oportunidad, además de señalarlas se les corta la cola y a los machos se los castra, porque para reproductores se buscan animales de buena calidad que no tengan la misma sangre de las ovejas del establecimiento.

La señalada es una oportunidad en el campo para hacer una fiesta, equivalente a la yerra en el Norte, cuando marcan; se invita a los vecinos y a los amigos y se hacen asados, se suele jugar a la taba, al pase inglés y eventualmente alguna carrera cuadrera. Por último, en el verano, en los meses de enero y febrero, se somete a la hacienda a un proceso de desparasitado, fundamentalmente contra la sarna, bañando o vacunando a los animales según el caso.

Además de las estancias, en Telsen hay una zona de chacras que comprende unas 1000 has bajo riego. Esta zona de chacras se extienden en una estrecha faja a ambos lados del arroyo, desde la propiedad de la familia Ibáñez, a 25 km del pueblo, hasta el Centro de Desarrollo Productivo (CDP), en los límites del ejido urbano.

En ella hay 22 establecimientos, pero actualmente sólo 14 de ellos funcionan como unidades productivas. La principal producción consiste en pasturas de alfalfa para el ganado ovino y equino, este último muy necesario en la región para el arreo de las ovejas, dadas las características del terreno.

Hay también una interesante producción avícola (pollos y pavos) y caprina, existiendo en menor medida producción apícola, bovina y porcina. Inclusive se vienen desarrollando en la zona algunas experiencias de domesticación de choique y guanaco, este último tanto para carne como para pelo.

En cuanto a la producción frutícola, predominan las peras y las manzanas, pero también abundan las ciruelas, los duraznos, los damascos, las cerezas negras y rosadas, las guindas rojas y negras, la vid, los higos y las nueces. La horticultura incluye gran variedad de productos: acelga, repollos, zapallitos, ancos, zanahorias, papas, cebollas, tomates, lechuga, etc., en su mayoría para consumo familiar. También se producen dulces, conservas y vino con fines de

autoconsumo.

Las estancias de la zona y su manejo del recurso hídrico

A modo de ejemplo, la *Estancia Don Pedro de Montesino Hnos.*, localizada aguas abajo del pueblo, camino a Chasicó, pertenece a la familia desde 1902, en que Don Pedro llegó de Mendoza introduciendo la vid en parral. El agua se recibe y distribuye a través de un canal de 3000 metros de extensión.

Actualmente cuenta con más de 200 plantas de vid de distintas variedades, aunque todas rústicas: negra, blanca, moscatel, alargada y chinche, produciendo unos 10 kg de uva por planta. No obstante, pudiendo elaborar unos 2500 litros de vino sólo produce 600 litros por año para consumo familiar.

También cuenta con 80 manzanos, 12 cerezos, durazneros, higueras, nogales, etc., pero al igual que el vino, la fruta se destina para consumo propio o se regala, y entonces la única fuente de ingresos de la estancia son los ovinos, que cuenta en número de 1000. Este número es considerado, aproximadamente y según el precio de la lana, el mínimo para la sustentabilidad de una familia tipo (Stanganelli y Vergani, 2003), representando un ingreso bruto anual de 50.000 $ al que hay que descontarle todos los costos: jornales de los peones, esquila, combustible, impuestos, etc.

Veamos otro ejemplo: en Cañadón Largo, tras dejar atrás la Colonia Agrícola Sepaucal y siguiendo un camino de senda y pedregoso llegamos a la *Estancia El Pino*, propiedad de Don Oscar Ibáñez, un señor de unos 65 años, quien vive solo en una casa que otrora albergó a doce personas. Lo encontramos podando un duraznero en la galería de la casa.

El agua la obtiene de un manantial alimentado por las abundantes nevadas del invierno. La pequeña obra de ingeniería hidráulica dista apenas cien metros de la casa y desde la cámara distribuye el agua mediante canales construidos en material, hoy bastante deteriorados, y con el auxilio de mangueras de goma de dos pulgadas de grosor.

Los alrededores del casco se hallan rodeados de más de 200 árboles frutales: durazneros, cerezos rosados y negros, guindos, damascos y manzanos, pero no vende la fruta y sólo una mínima proporción es aprovechada por don Oscar y algún eventual visitante. No obstante lleva mucho esfuerzo de tiempo y dinero el cuidado de los árboles con insecticidas, sobre todo los durazneros.

También siembra hortalizas: tomate, lechuga, zanahoria, acelga, etc., pero sólo para consumo personal y de su familia. La principal fuente de ingresos es la lana, que se paga entre 4,15 y 4,20 U$S el kilogramo; cada oveja aporta unos 4 kg y don Oscar obtiene 5.000 kg por esquila los años húmedos y unos 3600 kg cuando hay sequía.

Como se desprende del último párrafo, las posibilidades de desarrollo productivo se ven limitadas por un recurso hídrico incontrolable: las crecidas del arroyo, de origen pluvial, suelen ser muy violentas, alcanzando los 250 m^3/seg, es decir un volumen hasta mil veces superior al normal.

Los desbordes resultantes son generalmente acompañados de cambios de curso del arroyo o de alguno de sus brazos. Esto produce pérdidas de tierras productivas ribereñas y graves daños en las precarias estructuras de derivación construidas por los productores, con la consiguiente salida de servicio de los canales de riego luego de los aluviones.

A esto debe sumarse la situación opuesta: la disminución del caudal ante las prolongadas sequías, es decir que se producen tanto excesos como déficits en el drenaje de importantes zonas del valle. Además, como ya hemos señalado, existen problemas de tipo edáfico relacionados con la salinidad.

Hacia un mayor aprovechamiento de las posibilidades de riego

En agosto de 1983 el Ministerio de Economía, Servicios y Obras Públicas de la provincia del Chubut presentó un *Proyecto para el aprovechamiento del arroyo Telsen* que nunca fue llevado a la práctica (Chubut, 1983). Recientemente, la Dirección General de Obras Hídricas de la provincia presentó un nuevo proyecto con intenciones más o menos semejantes, centradas en la modernización del sistema de riego del valle del arroyo Telsen, con el objeto de regular las crecidas y extender el área bajo riego, tanto en la zona de chacras como en la zona de estancias (Chubut, 2006).

En este nuevo estudio se tuvo en cuenta, entre otras cosas, la disponibilidad de agua, las características del suelo y los recursos socioeconómicos de los pobladores del valle. El proyecto supone un avance tecnológico significativo cuya implementación permitiría el manejo de la pequeña cuenca mediante un modelo productivo sostenible, con beneficios de índole ambiental, social y económico a la vez.

Los objetivos del proyecto son los siguientes:

- Regular las crecidas en el arroyo.
- Aumentar la superficie bajo riego tanto en la zona de chacras como en la de estancias.
- Optimizar el uso de los recursos agua, suelo y tecnología en la cuenca.
- Posibilitar la incorporación de líneas de producción cuya transformación en origen permita incorporar valor agregado, creando puestos de trabajo.
- Generar en los habitantes un mayor arraigo, a la vez que desarrollo social y económico.

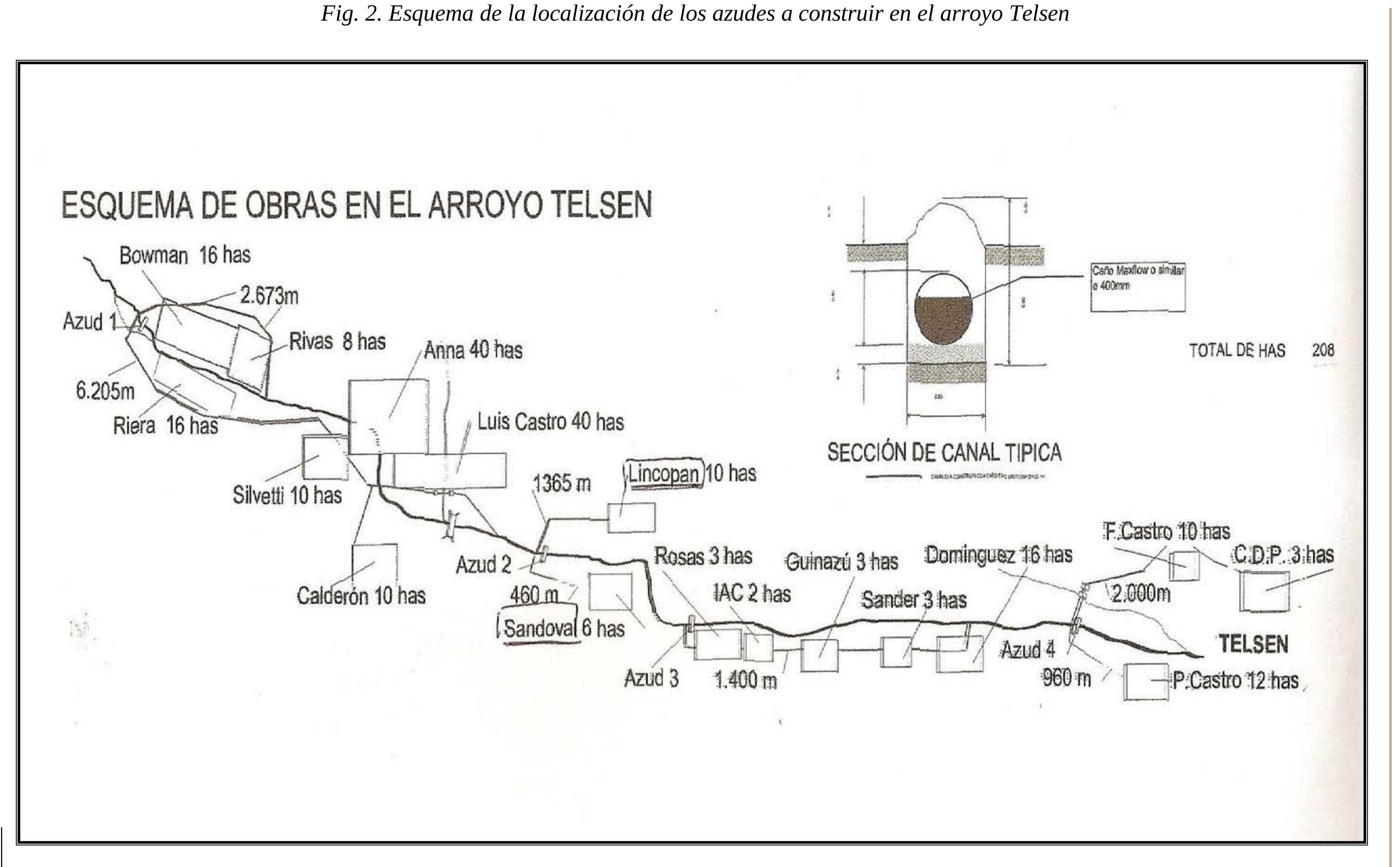
El gobierno provincial tiene planificado comenzar con la mejora del riego en la zona de chacras. Esto implica por un lado la construcción de obras de derivación, a ejecutarse sobre el cauce del arroyo, consistentes en azudes, tomas y canales entubados y por el otro una adecuada capacitación de los productores.

En primer lugar, se tiene previsto la construcción de un total de cuatro *azudes* (Fig.2), que son diques transversales o embalses que funcionan como trampa o retén de material, haciendo que, aguas arriba, se eleve el pelo de agua para facilitar la captación de la misma mediante las tomas de agua.

Estos azudes se ejecutarán mediante *gaviones*, consistentes en canastos de malla de alambre hexagonal a doble torsión, de forma prismática regular, que llenados con piedras de la zona se usan para obras de protección en las riberas de los ríos, para contención de taludes, etc. Las obras señaladas se complementarán con movimientos de suelo que permitirán asegurar una adecuada protección.

Los canales entubados serán realizados con caños de PVC corrugado de 40 cm de sección, los que podrán transportar los caudales mínimos de estiaje para ser utilizados con un conveniente turnado. Estos canales tendrán cámaras de inspección y limpieza cada 100 metros. Por su parte, las obras de toma de agua serán realizadas en hormigón armado y también se construirán cámaras vertederos que permitirán la restitución del agua al cauce aguas abajo. (Chubut, 2006)

Fig. 2. Esquema de la localización de los azudes a construir en el arroyo Telsen



Fuente: Dirección General de Obras Hídricas de la provincia del Chubut, 2006.

Conclusiones y reflexiones finales

En síntesis, ubicado en el borde sur de la meseta de Somuncura, enteramente en la provincia del Chubut, el valle del arroyo Telsen tiene un microclima benigno, con manantiales de agua termal y vegetación diferenciada que le dan características de oasis. No obstante, las inundaciones aluvionales y las prolongadas sequías dificultan el desarrollo productivo en la zona, generando cuantiosas pérdidas, produciendo desaliento y contribuyendo a la emigración de la población rural. Esto podría revertirse en buena medida con la construcción de un conjunto de pequeñas obras hidráulicas de bajo costo unitario encaminadas hacia un desarrollo productivo sustentable.

A partir de los años setenta se publicaron numerosos documentos que expresan la preocupación por mantener el crecimiento económico sin provocar una depreciación del medio natural y social, es decir propiciando la sustentabilidad en el tiempo de los recursos naturales. Podemos citar como pionero el Informe al Club de Roma (Meadows et al, 1972). Más recientemente, obras como las de CEPAL (1991; 1992), Leff (1994), Gudynas (1999; 2002), Riechmann (2000) y PNUMA (2003), muestran un consenso científico respecto a la necesidad de consolidar un paradigma ético que conjugue los objetivos de la economía con los principios de la ecología, el desarrollo sostenible y la participación ciudadana.

La sustentabilidad implica conciliar los intereses económicos con los recursos naturales y las culturas locales, con el objeto de conservar a unos y otras para beneficio de las generaciones futuras. Así, cuando se aplica a las actividades productivas debe ser entendida como una decisión estratégica que contribuye al desarrollo local y que tiene como principios de acción al cuidado y la preservación de los espacios naturales, socioculturales y económicos. El valle de Telsen, con su microclima y sus bellezas paisajísticas, con su historia y su gente, constituye un lugar distinto, único, y como tal merece y debe ser preservado.

Referencias

Allaby, M. (2002) *Encyclopedia of Weather and Climate*. New York, Facts On File Inc.

Casamiquela, R. M. (1988) *En pos del Gualicho. Estudio de mitología tehuelche.* Viedma, Fondo Editorial Rionegrino - EUDEBA.

CEPAL (1991) *El desarrollo sustentable: transformación productiva, equidad y medio ambiente.* Santiago de Chile, Centro de Estudios para América Latina.

CEPAL (1992) *Los factores críticos de la sustentabilidad ambiental.* Santiago de

Chile, CEPAL, Documento Interno LC/R 1147.

Chubut, Provincia (1983) *Proyecto para el aprovechamiento del arroyo Telsen.* Rawson, Ministerio de Economía, Servicios y Obras Públicas.

Chubut, Provincia (2006) *Proyecto Sistema de Riego y las áreas productivas en el valle de Telsen***.** Rawson, Dirección General de Obras Hídricas.

Claraz, J. (1988) *Diario de viaje de exploración al Chubut. 1865-1866.* Buenos Aires, Marymar.

Daus, F. A.; García Gache, R. (1945) *Geografía de la República Argentina: parte física.* Buenos Aires, Estrada, 377 pp.

Del Valle, H. (1978) *Reconocimiento de los recursos naturales de la subcuenca del Arroyo Telsen - Chubut.* Rawson, Dirección de Recursos Hídricos.

Diario de Madryn (2008) El Banco Mundial dio luz verde a proyecto de revalorizar la Meseta de Somuncura. *Diario de Madryn*, 14-08-08. Puerto Madryn.

Gudynas, E. (1999) *Desarrollo sostenible, globalización y regionalismo.* La Paz, CIDES; UMSA.

Gudynas, E. (2002) *Ecología, Economía y Ética del Desarrollo Sustentable.* Buenos Aires, Ediciones Marina Vilte.

Kottek, M.; Grieser, J.; Beck, C.; Rudolf, B.; Rubel, F. (2006) World Map of the Köppen-Geiger climate classification updated. *Meteorological. Z.*, 15: 259 - 263.

Leff, E. (1994) *Ecología y capital. Racionalidad ambiental, democracia participativa y desarrollo sustentable.* México D. F., Siglo XXI.

Lista, R. (1884) *Exploración al interior de la Patagonia Septentrional. Informe descriptivo de las tierras extrandinas* .... Buenos Aires.

Masera, R. F. (coord.) (1998) *La meseta patagónica del Somuncura. Un horizonte en movimiento.* Viedma, Ministerio de Asuntos Sociales de Río Negro; CONICET, 2° ed.

Meadows, D. H.; Meadows, D. L; Randers, J.; Behrens III, W. W. (1972) *The limits to growth.* New York, Universe Books. (Traducción: México D. F., FCE, 1972, 255 pp.)

PNUMA (2003) *Ética, vida, sustentabilidad.* New York, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

Riechmann, J. (2000) *Ensayos sobre ecología, ética y tecnología.* Madrid, Catarata.

Stanganelli, Z. B.; Vergani, D. F. (2003) *Diagnóstico Piloto de los Pequeños Productores de la Provincia del Chubut. Informe Final.* Rawson, PROINDER – SAGPyA.

Thornthwaite, C. W. (1948) An approach towards a rational classification of

climate. *The Geographical Review*, 38: 55 – 89.

Torrejón, A. (2008) La meseta Somuncura. *Diario Río Negro*, 07-08-2008. General Roca.

TELSEN: UN PUEBLITO EN LA MESETA Y SU POTENCIALIDAD TURÍSTICA

SÁNCHEZ Darío C. – JIMENEZ Laura R. – CARBAJAL Delia B. – ACOSTA Mercedes Z. – AQUINO Christian L.

Resumen

El turismo sustentable se asocia de manera ineludible al desarrollo local y sus herramientas para la gestión del territorio. Las premisas de esta concepción son tres: diversificación económica, que implica multifuncionalidad territorial y pluriactividad laboral, recuperación del patrimonio natural y cultural y participación activa de la comunidad. La zona de Telsen, con sus paisajes inexplorados, su pasado de tehuelches, mapuches y expedicionarios y sus múltiples enigmas, tiene ingredientes suficientes para el desarrollo del ecoturismo. Las limitaciones en materia de accesibilidad, infraestructura, equipamiento y servicios no son pocas, pero a la vez contribuyen a brindar una sensación de aventura.

Palabras claves: turismo sustentable, desarrollo local, atractivos turísticos, potencialidad turística, Telsen.

TELSEN: UN VILLAGE DANS LE PLATEAU ET SON POTENTIEL TOURISTIQUE

Résumé

Le tourisme durable est lié de façon essentielle au développement local et de ses outils de la gestion du territoire. Les idées principaux de cette conception sont trois: la diversification économique, ce qui implique la multifonctionnalité des territoires et de multiples travail, la valorisation du patrimoine naturel et culturel et la participation active de la communauté. Telsen, la région, avec ses paysages inexplorés, ses Tehuelches et ses Mapuches et leurs nombreuses énigmes, a suffisamment d'ingrédients pour le développement de l'écotourisme. Les limitations sur l'accessibilité, les infrastructures, les équipements et services ne sont pas rares, mais en même temps aide à fournir un sens de l'aventure.

Mots clés: tourisme durable, développement local, attractions touristiques, potentiel touristique, Telsen.

Un turismo sostenible para el desarrollo local

El turismo, como actividad económica, produce espacios destinados al consumo por medio de una variada gama de servicios ofrecidos a los que viajan; de esta manera, se constituye en un agente de producción espacial, aunque no en el único (Furlan Basso, 2007). Por otra parte, en la investigación del turismo como hecho geográfico es muy importante diferenciar el espacio del territorio, entendiéndose este último como un espacio de poder, de gestión y de dominio del Estado, de individuos, de organizaciones y de empresas (Arnaiz Burne, 2006).

En tal sentido, algunos autores afirman que el turismo se basa en un modelo de desarrollo excluyente, generador de desigualdades socio-espaciales, producto de las concesiones que el poder público otorga a los emprendimientos turísticos favoreciendo la concentración del capital.

“El turismo es un negocio verdaderamente mundial que convierte en mercancía todo lo que hay sobre la Tierra. La mayoría de los viajeros no querrían darse por enterados de que están alimentando una industria multimillonaria y contribuyendo a modelos insustentables de consumo y producción. Y hay poca conciencia de que son los pobres quienes pagan los costos sociales y ambientales”, dice Pleumarom (2007).

Sin embargo, también están quienes sostienen que el turismo puede contribuir a la inclusión social mediante políticas públicas encaminadas a un modelo de desarrollo más justo. Estos últimos, entre los que nos incluimos, intentan investigar nuevas formas de turismo que puedan contribuir al desarrollo de las comunidades; como dice Claudemira Azevedo Ito (2007): “un turismo que de prioridad al ser humano y no al capital”.

En este contexto, la actividad turística debe ser planificada para la preservación del patrimonio natural y de los valores culturales de las comunidades. En efecto, se debe actuar con mucho cuidado porque el turismo ha demostrado tener una gran dinámica. Alfredo Dachary (2005) por ejemplo, ha mostrado cómo desde mediados del siglo XX el turismo ha pasado del modelo de las cuatro S (sun, sand, sea, sex) al modelo de las tres E (entretenimiento, educación, excitación), mientras en los últimos años se multiplican las amenazas que permitirían hacer referencia a un turismo de las tres T (tsunamis, terremotos, terrorismo).

Cambian los gustos de la gente, cambian los imaginarios, cambia el nivel socioeconómico medio de los visitantes, y como lo muestra Stella Maris Arnaiz Burne (2004) para Puerto Vallarta, un destino pujante puede convertirse en maduro en muy poco tiempo, y entonces comienza el deterioro que indica que se ha cumplido el ciclo que aparentemente tendrían los destinos turísticos.

Es nuestra intención contribuir a la difusión de los atractivos potenciales de la zona de Telsen, en la Comarca de la Meseta Central del Chubut, pero somos

contestes que el desarrollo sostenible se alcanza a partir de una economía diversificada y en cierto modo autosuficiente, buscando un equilibrio entre las actividades económicas y una mejor distribución de sus beneficios (Dachary, 2004), y a la vez evitando caer en dependencias y vulnerabilidades.

El turismo sostenible se asocia de manera ineludible al desarrollo local y sus herramientas para la gestión del territorio. Las premisas de esta concepción son básicamente las tres siguientes: *diversificación económica*, sintetizada en la multifuncionalidad territorial y la pluriactividad laboral, *recuperación del patrimonio* natural y cultural y *participación* activa de la comunidad.

Dadas las características de nuestra área de estudio, las posibilidades turísticas se enmarcarían en el denominado *ecoturismo* o *turismo rural.* Según Martínez y Solsona (2000: 12-13), el turismo rural puede contribuir a mejorar las condiciones de vida de la población local, reactivar la economía, generar rentas complementarias, incorporar a la mujer al trabajo remunerado, evitar la emigración, mantener la actividad agropecuaria y artesanal, recuperar el patrimonio arquitectónico tradicional, conservar el medio físico y enriquecer culturalmente a la población local, todo lo cual sería muy deseable para la comuna rural de Telsen.

No obstante, autores como Dachary y Arnaiz (2005) consideran que el *turismo rural* es el turismo alternativo de Europa, basado en la historia de la sociedad, mientras que en los países periféricos se debe hablar de *ecoturismo*, ya que la actividad se centra en el paisaje natural. “Los ecoturistas llegan en calidad de nuevos conquistadores a ver la pobreza de las zonas indígenas o rurales alejadas y la belleza de la naturaleza que se ha mantenido gracias a la relación existente entre estos habitantes y los ecosistemas”.

En síntesis, el turismo rural se basaría en la historia de la sociedad y el ecoturismo en los espacios con menos historia, y por lo tanto serían dos visiones opuestas desde la perspectiva de lo social. Asimismo, distintos autores españoles y aun latinoamericanos hablan del nuevo enfoque del *turismo blando*, el cual es coherente con una nueva ruralidad, en el marco de un modelo de desarrollo sostenible.

“El *turismo blando* es un turismo consciente y responsable que observa un gran respeto por las características del territorio anfitrión y por la idiosincrasia de su población” (Sáez Olivito, 2008). Este tipo de turismo tiene una creciente demanda por parte de quienes buscan un turismo de calidad, en armonía con la naturaleza y orientado a un desarrollo sostenible. En España, por ejemplo, las agencias de turismo realizan debates sobre *turismo blando* y colaboran con organizaciones ecologistas para elaborar programas con una oferta turística menos agresiva que el turismo convencional.

Se atiende a los clientes dándoles recomendaciones sobre la conducta ambiental

y social más adecuadas y se incluye en los catálogos de viajes información sobre los problemas ambientales existentes en los lugares de destino, incluyendo bibliografía sobre el territorio a visitar y sobre el propio turismo blando.

Cada vez son más las agencias especializadas en este tipo de turismo, las cuales ofrecen visitas a espacios naturales, encuentros con pueblos y culturas distantes, actividades náuticas, recorridos histórico-culturales, safaris, vida salvaje, caminatas, etc., aunque también se pueden encontrar hoteles de cinco estrellas que adaptan su oferta a las características del turismo blando. Lo más importante de este nuevo enfoque es que favorece el desarrollo de ofertas turísticas en las que el beneficio económico también repercute de manera positiva en la población local.

La clave del turismo sostenible es que, como dice Braz de Figueiredo (2007), el turismo puede colaborar en el desarrollo de una región pero al mismo tiempo contribuye a los impactos ambientales en la naturaleza local. La base de la sostenibilidad del turismo son los recursos naturales, paisajísticos, históricos, culturales, etc. y estos deben ser conservados para poder ser utilizados en un futuro, reportando al mismo tiempo beneficios a la sociedad actual. Si estos recursos llegan a degradarse los clientes dejarán de acudir.

A su vez, la conservación de los recursos contribuye al respeto de la identidad, cultura e intereses de la población local. Aquellos proyectos turísticos que son consensuados, entre y con los residentes de la zona, contribuyen positivamente a la mejora de la calidad de vida y al desarrollo económico local, creando oportunidades para todos los sectores, incluyendo a los menos favorecidos, como las mujeres, los jóvenes e inclusive los discapacitados.

El mayor riesgo para el turismo es la saturación y para evitar sus efectos, según el español Sáez Olivito (2008) se debe actuar de manera planificada en tres direcciones distintas: aumentando la capacidad de carga del sitio, limitando el número de visitantes y desconcentrando la oferta.

Ducasse Gutiérrez (1993:179) escribió que para que el turismo rural rinda frutos al desarrollo local debe ser un turismo difuso, es decir que debe evitar grandes concentraciones humanas, también debe ser respetuoso del patrimonio natural y cultural, y por último debe involucrar activamente a la población local, manteniendo las actividades tradicionales del medio y huyendo del gigantismo y del *monocultivo turístico*.

En síntesis, el ecoturismo contribuye a los tres objetivos del desarrollo local mencionados. Sin embargo, se debe evitar que el modelo traicione la filosofía del desarrollo local. Una de las claves está en no perder de vista que el turismo no debe sobreimponerse a la actividad dominante.

Hay que buscar complementariedad y no competencia, y el ancla principal en que debe apoyarse el ecoturismo son las estancias, asociado a los trabajos

rurales, la agroindustria, la agricultura orgánica, las artesanías o el pequeño comercio, diversificando la economía y por lo tanto reduciendo la dependencia y la inestabilidad. Como resultado se podrá contar con un sitio atractivo para los turistas y a la vez un territorio multifuncional que contribuya al incremento de la calidad de vida de los lugareños.

Por último, como han mostrado Cabrales Barajas y González Torreros (2004) para el caso de Lagos de Moreno (Jalisco), existen territorios con potencial turístico por la diversidad de sus atractivos o por su ubicación estratégica, que sin embargo no constituyen en la actualidad importantes comarcas o corredores turísticos. Esta paradoja debe convertirse en un estímulo que, canalizado positivamente, puede servir para impulsar la actividad, contribuyendo al crecimiento económico y al desarrollo local.

Para ello se debe pergeñar un *Plan Turístico,* un proceso integrado de actuaciones que oriente el alcance de metas en el corto, mediano y largo plazo, con instrumentos de monitoreo y ajuste permanente para poder adecuarse a los cambios de contexto (Torrejón, 2008). Un plan turístico debe partir de un minucioso relevamiento de infraestructura, equipamiento y servicios, así como de atractivos naturales y culturales actuales y potenciales (Bertoni, 2005). Se debe lograr una planificación integrada del turismo y de esta manera contribuir al desarrollo local sostenible. A continuación se presentan, de manera esquemática, los resultados del relevamiento realizado en la localidad de Telsen y su zona de influencia.

El pueblo de Telsen: infraestructura, equipamiento y servicios

La localidad de Telsen, con aproximadamente 500 habitantes y 150 viviendas, forma parte de una comuna rural cuyo ejido total alcanza exactamente 100 km². El pueblo se halla a 165 km del pavimento más próximo, correspondiente a la intersección de la Ruta Provincial 4 con la Ruta Nacional 3, en las proximidades de Puerto Madryn.

No obstante, se ha comenzado la pavimentación de la Ruta Provincial 4 en el tramo que une la localidad de Gastre con Puerto Madryn. Por otra parte, por las rutas de ripio consolidado se puede circular sin mayor riesgo a 80 km/hora y hemos visto hacerlo a más de 120 km/hora.

Considerando los cuatro puntos cardinales, tenemos la siguiente accesibilidad:

- ***Hacia el Este***, a través de la Ruta Provincial 4, de ripio consolidado, se comunica con Puerto Madryn (179 km), y combinando con la Ruta Provincial 8, también de ripio consolidado, se llega a Trelew (185 km) y a la capital provincial: Rawson (205 km).
- ***Hacia el Oeste***, por la Ruta Provincial 4 se comunica con Colonia Sepaucal

(56 km), Gan Gan (126 km) y Gastre (213 km), pudiendo llegar hasta la cordillera.

- ***Hacia el Norte***, siguiendo un camino vecinal de tierra que no aparece en los mapas del Automóvil Club Argentino, se puede acceder sin mayores inconvenientes a Cona Niyeu (70 km), en la provincia de Río Negro.
- ***Hacia el Sur***, la Ruta Provincial 61 y luego la Ruta Provincial 11 permiten acceder a parajes como Chasicó (53 km), Bajada del Diablo (114 km) y Bajada Moreno (146 km).

Infraestructura y Equipamiento:

- ***Escuela Nº 95***: Originalmente funcionó en la actual *Casa de Piedra*. Su nombre recuerda al Padre Ragucci (1887-1976), sacerdote salesiano nacido en Buenos Aires y miembro de número de la Academia Nacional de Letras. Cuenta con primaria y secundaria. Posee un invernadero a cargo de docentes y alumnos. Recientemente ha sido reacondicionada.
- ***Hospital Rural***: Es un hospital de derivación que cuenta con cinco camas y dos médicos, uno con dedicación exclusiva y otro itinerante, así como un odontólogo y cinco enfermeras. Un pediatra acude una vez por semana. Hay dos ambulancias para realizar derivaciones a Trelew, en un viaje que demora entre 2 horas y 2½ horas. Carece de sala de cirugía y no se suelen atender partos, ya que las mujeres generalmente prefieren trasladarse a Trelew.
- ***Asilo de Ancianos***: Allí viven en su mayoría ex-trabajadores rurales que debieron abandonar las tareas del campo por su avanzada edad o problemas de salud.
- ***Juzgado de Paz***.
- ***Comisaría***: El primer asentamiento policial se constituyó en el año 1900. Actualmente la comisaría cuenta con siete policías: cinco recorren el pueblo y la zona rural, mientras dos permanecen para atención del público. Prácticamente no existen delitos.
- ***Plaza***: Se está forestando de manera progresiva. Cuenta con un monumento a San Martín, un monumento al perro del trabajador rural o perro ovejero, una placa que señala el hito 42, una glorieta y un pequeño edificio cuyo destino aun no ha sido definido.
- ***Centro de Desarrollo Comunitario***: Cuenta con un Corral Comunitario y un Invernáculo Comunitario de importantes dimensiones.
- ***Club Social y Deportivo***: Posee un importante Salón de Usos Múltiples y equipamiento de Gimnasio. También hay una Pileta de Natación que debe ser reparada porque se agrietó a poco de construirse.

- ***Pista para Carreras Cuadreras***.
- ***Capilla Nuestra Señora del Valle***.
- ***Basural a cielo abierto***: Se encuentra a escasos metros del pueblo, en el lecho de inundación del arroyo, y sufre del constante embate del viento. Constituye uno de los principales problemas ambientales a resolver ya que se encuentra en el todo tipo de residuos, como por ejemplo animales muertos, pilas, jeringas, remedios, etc.
- ***Pista de aterrizaje para aviones chicos***.
- ***Cementerio***.

Servicios:

- ***Electricidad***: Una usina termoeléctrica administrada por una cooperativa abastece a la red domiciliaria y de alumbrado público.
- ***Agua Potable***: Proviene de un manantial muy próximo al pueblo, ubicado en el campo de la familia Abdala. Se almacena en dos cisternas que en total suman 25.000 litros y se distribuye mediante cañerías.
- ***Desagües Cloacales***: El gobierno provincial ha iniciado la construcción del sistema completo de tratamiento de desagües cloacales (Chubut, 2007:161).
- ***Gas Natural***: Se utilizan garrafas. El gasoducto pasa a 140 km del pueblo.
- ***Recolección de Residuos***: Realizada por la Comuna Rural con un camión que efectúa la recolección tres veces por semana. La disposición final de los residuos es en el basural a cielo abierto.
- ***Riego y mantenimiento de las calles de la comuna***.
- ***Transporte público de pasajeros***: La empresa El Ñandú, dos veces por semana realiza el viaje ida y vuelta a Puerto Madryn y Trelew. Una vez por semana va inclusive hasta Colonia Sepaucal.
- ***Teléfono***: Existe telefonía fija desde 1996. Hay un locutorio con dos cabinas públicas.
- ***TV***: A través de estaciones repetidoras se puede ver LU90 – Canal 7 de Rawson y LS82 – Canal 7 de Buenos Aires. Hay Direct TV desde 1998.
- ***Internet***: Existe conexión pero sólo se halla disponible en las instituciones públicas.

Alojamiento y Comercios:

- ***Hostería***: Cuenta con cinco habitaciones y un total de 10 plazas. El edificio es muy antiguo y su estado de conservación bastante deficiente.

- ***Duplex para alquiler temporario***: Hay tres con un total de 15 plazas.
- ***Estación de Servicio***: En breve será habilitada; se ha reservado el terreno y se construyeron las cámaras subterráneas. Actualmente se expende combustible de manera precaria, ya que aún no cuenta con surtidores dado el elevado costo de los mismos.
- ***Taller Mecánico y Gomería***.
- ***Restaurantes***: Funcionan tres muy modestos, uno de ellos en la hostería, y también un pub.
- ***Otros comercios***: 2 Supermercados, 2 Almacenes, 2 Panaderías, 2 Carnicerías, 1 Forrajería, 1 Boutique.
- ***Censo Nacional Económico de 2005***: Registró un total de 19 locales, no todos necesariamente comerciales, con 79 personas ocupadas en ellos.

Un primer relevamiento de atractivos turísticos de Telsen

Situada en el borde de la meseta de Somuncura, la localidad de Telsen constituye un auténtico oasis en el camino hacia la cordillera. El turista que se dirige a Telsen se encuentra de repente con un paisaje en el que un pequeño arroyo serpentea en un valle al pie de una sierra cuyas paredes rojizas contrastan con el verde de la vegetación.

En los meses cálidos, en las quintas florecen los viñedos y los frutales que luego darán lugar a vinos y dulces artesanales. La variedad de la flora y la fauna, las riquezas geológicas y arqueológicas, las pinturas rupestres y los bosques petrificados, entre otros, complementan el potencial turístico. Veamos los principales atractivos:

Atractivos Naturales:

- ***Formación Los Quesitos***: Ubicada a unos 10 km del pueblo por un camino de ripio en buen estado, las coladas basálticas produjeron en las paredes de la sierra la forma de quesos apilados uno arriba de otro en múltiples columnas también pegadas entre sí.
- ***Cerro Bola de Morley***: Localizado a 30 km de la localidad, es un cerro testigo con la cima redondeada, en la sierra Negra, que era tomado como punto de orientación por el fundador del pueblo. El camino de acceso es bastante sinuoso y difícil.
- ***Numerosas grutas, cuevas y huecos en las paredes de las sierras***: Son típicas de las coladas volcánicas; en ellas suelen encontrarse vestigios de las culturas tehuelche y mapuche.
- ***Innumerables lagunas y salinas***: Algunas lagunas son temporarias y

muchas ni siquiera tienen denominación. Se encuentra en ellas variedad de aves y fauna terrestre.

- ***Manantiales que dan origen al arroyo Telsen***: Se accede siguiendo el camino que bordea el arroyo hasta la estancia Las Horquetas, de Lucas Urra, distante unos 35 km del pueblo, y desde allí se continúa a pie o a caballo, subiendo la barda, con una vista panorámica del arroyo y su valle francamente bella.

- ***Cráteres de impacto meteorítico en Bajada del Diablo (42º45'S; 67º30'W)***: Son más de cien en un área de dispersión de 27 por 15 km. El mayor tiene un diámetro de 1 km y catorce de ellos tienen entre 300 y 1.000 metros. El evento colisional se habría producido con anterioridad a la actividad fluvial reciente por lo que sólo una parte habría sobrevivido a la erosión. Serían cráteres resultantes del ingreso de escombros cósmicos provenientes de un asteroide fragmentado. El hallazgo en 1984 de la octaedrita IVA Gan-Gan (83 kg) podría estar relacionado a este evento. (Corbella, 1987; Acevedo y Rocca, 2005)

- ***Gran cráter de impacto meteorítico en Bajo Hondo (42º15'S; 67º55'W)***: En la meseta de Somuncura, al SE de la sierra Talagapa. Es una estructura de 4,8 km de diámetro con bordes elevados, interpretada por error como una caldera basáltica pliocénica colapsada. (Rocca, 2003; Acevedo y Rocca, 2005)

- ***Fauna perteneciente a la Región Neotropical, Subregión Andino-Patagónica, Subdistrito Septentrional***: Por su tamaño y su número el animal más representativo es el guanaco. Los carnívoros están representados por zorro gris, zorro colorado, zorrino, huroncito, gato montés, gato de los pajonales y puma. Entre los roedores se encuentran ratón conejo, rata peluda, rata amarillenta, cuis chico, tucotuco, nutria criolla, vizcacha de la sierra y sobre todo mara y liebre europea. También hay peludo y piche patagónico y el único marsupial es la comadrejita. Entre los quirópteros predomina el murciélago orejudo. Entre las aves abunda el choique y también hay perdiz, garza bruja, garzita mirasol, gallineta, patos pico de cuchara y zambullidor, flamenco rosado, cisne de cuello negro, gallareta, martineta, águila de la flecha, aguilucho rojo, halcón de vientre blanco; gaviotín, viguá, avutarda, loro barranquero; lechuzas de los campanarios y de las vizcacheras, chorlo, cotorra patagónica, carpinteros campestre y chico del sur; calandria, zorzal y benteveo. Hay ofidios como la víbora de la cruz, la de coral, la yarará ñata y varias culebras. También hay lagartijas, matuastos, iguanas y tortugas terrestres, así como truchas marrones o criollas que han sido sembradas en el arroyo Telsen. (Gollán, 1958; Erize, 1993)

- ***Vegetación propia del Dominio Patagónico Central***: Estepa arbustiva muy xerófila, con predominio de quilimbai: arbusto ramoso de hasta medio

metro, con hojas lanceoladas que terminan en punta y con flores amarillas durante su floración. También se encuentra mata negra, colapiche (con follaje muy denso), jarilla, telsen y coirón, este último el preferido por el ganado ovino y equino. Los suelos salados se cubren de zampa, un arbusto halófilo. En el valle se observan árboles como Salix purpurea (sauce colorado), Salix babylónica (sauce llorón) y Juglas regia (nogal), junto con álamos. (Cabrera, 1958)

- ***Bosque de Chacay al pié de la sierra Negra***: Se halla a 32 km del pueblo por un camino muy malo y con pendientes pronunciadas. Es un bosque de menos de una hectárea, pero se trataría de la mayor concentración existente de árboles de esta especie. Hace unos años sufrió un incendio intencional por parte de un peón cansado de la dificultad de arrear las ovejas que se introducían en el bosque. La estancia pertenece a Walter Varela Díaz.
- ***Yacimientos faunísticos de dinosaurios que habitaron estas tierras***: Se han hallado pocos reptiles del período Triásico, pero muy abundantes ejemplares del Jurásico y del Cretácico, sobre todo herbívoros cuadrúpedos y carnosaurios, que son predadores bípedos. Se realizaron observaciones *in situ* en las estancias de Ángel Sastre y Mario Cimadevilla.
- ***Yacimientos fósiles de la Era Mesozoica***: Los vientos húmedos del Pacífico permitieron en aquel entonces el desarrollo en toda la región de un tipo de vegetación próximo al subtropical húmedo. Se encontraron ejemplares petrificados de araucarias del mesozoico que, cubiertos por cenizas volcánicas, se transformaron en soluciones silícicas. Hay ejemplares fósiles en la estancia de Balboa, en la de Varela Díaz, en la de Arza, etc.

Atractivos Histórico – Culturales:

- ***Gruta con pinturas rupestres en Sierra Apas***: Localizada en el campo de la familia Beltrán, a 75 km del pueblo. Se trata de un magnífico mural con pinturas en rojo bermellón que representan choiques y distintas figuras. Fue estudiado en su momento por Rodolfo Casamiquela (1960; 1981). El ocupante actual impide su visita desde hace años, por lo que se desconoce su estado de conservación.
- ***Pinturas rupestres en la sierra Trapaluco***: En Rinconada del Barroso o Cañadón El Barroso, a unos 65 km del pueblo, en la estancia El Poquito, donde vive Romilio Aguilar con su esposa María Vistoso, su hijo y unos pocos peones.
- ***Cueva con pinturas rupestres en la estancia Mallín Grande***: Al pie del cerro Cayuqueo, a unos 50 km del pueblo, en un sitio que se puede observar desde la Ruta Provincial 4.

- ***Gruta con pinturas rupestres La Pintada***: En sierra Negra, a unos 50 km al Noroeste del pueblo. La estancia perteneció a Dionisio Sandoval y el dueño actual es Manuel Cabeza. La entrada a la gruta se halla tapada por las aguas como consecuencia de la construcción de un tajamar, pudiéndose observar sólo la parte superior.
- ***Piedras pintadas en el Cañadón Chileno***: En la estancia de los Williams, cuyo encargado es Don Valeriano Sastre.
- ***Pirámides funerarias***: Mal llamadas chenques, abundan en toda la meseta de Somuncura. Fueron dejadas por los tehuelches en lo más alto de los cerros.
- ***Parapetos o corrales de piedra***: Bastante abundantes en la meseta, fueron construidos por los tehuelches en sus incursiones de caza.
- ***Picaderos***: Sitios donde los aborígenes hacían sus armas y otros utensillos. Se caracterizan por la abundante presencia de desechos de raspadores, puntas de lanzas y flechas, etc. Pueden encontrarse piezas en buen estado, así como piedras agujereadas que se utilizaban como pesas y otros vestigios de las culturas aborígenes.
- ***Casa de Piedra***: Se trata de una de las viviendas más antiguas de la zona, camino a las chacras, construida hace más de cien años con rocas de la sierra unidas con barro y bosta. Se encuentra en un área con mucha vegetación y rodeada por mallines.
- ***Estafeta Postal***: Edificio donde funcionó el primer correo; se halla en estado de abandono, aunque la comuna tiene previsto restaurarlo para que allí funcione un museo.
- ***Geoglifos del valle de Telsen:*** Hacia fines del año 2008, como resultado de un relevamiento sistemático de geoformas en el marco del PIP 5955, el geólogo Fernando H. Aceguinolaza, Profesional del IMHICIHU-CONICET, visualizó a través del programa Google Earth tres estructuras con características de geoglifos de entre 200 y 300 metros de longitud, equidistantes ocho kilómetros entre sí, en un área de la Meseta Central del Chubut (Figura 1). Se pudo constatar su presencia en fotografías aéreas de 1970. Se trata de figuras antropomorfas, con cuerpos rectilíneos, cabeza triangular semejante a la de los cánidos egipcios y miembros superiores proporcionales que forman ángulos de 90º con el cuerpo. Las figuras estan construidas con piedras y se hallan parcialmente cubiertas por vegetación. Su escasa altura y su gran tamaño las hace visibles sólo desde el aire. Estos geoglifos constituyen un gran hallazgo para el país y serían únicos en su tipo a nivel mundial.

Figura 1: Geoglifos de más de 200 metros de longitud en proximidades de Telsen



Fuente: Imágenes tomadas del Google Earth por Fernando H. Aceguinolaza en 2008.

- ***Escuela Granja Nº 126***: En el corazón de la zona de Chacras, a escasos kilómetros del pueblo, se encuentra esta escuela, cerrada en 1978, a la que llegaron a asistir unos cien alumnos, en su mayoría aborígenes. Su último director: José María Calderón, cuida de las instalaciones y mantiene en alto la bandera patria, en una pequeña aldea de 10 casas en la que actualmente viven 6 familias.
- ***Santuario Virgen del Valle***: Réplica traída en 1996 por los fieles católicos desde la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca, para celebrar dos años más tarde el centenario del pueblo.

Festividades y Eventos Deportivos:

- ***Fiesta Provincial del Perro del Trabajador Rural***: Se realiza desde 2005 en la segunda quincena de enero, con la participación de canes de distintas localidades de la provincia. En el evento se rinde homenaje al hombre de campo y a su perro, tan útil en las tareas rurales. Hay concursos de destrezas y variedad de números artísticos.
- ***Aniversario del pueblo***: Se considera como fecha de fundación el 9 de diciembre de 1897.
- ***Fiesta de la Virgen del Valle***: El 8 de diciembre.
- ***Prueba atlética provincial***: Se realiza todos los años.
- ***Rally Internacional Buenos Aires – Valparaíso – Buenos Aires o Dakar***

Argentina – Chile 2009: Acontecimiento deportivo desarrollado entre el 3 y el 18 de enero de 2009, en un extenso recorrido que incluyó a la localidad de Telsen.

Productos artesanales potencialmente atractivos para el turismo:

- ***Plantas medicinales***: Algunos pobladores usan alternativas medicinales, aprovechando conocimientos ancestrales sobre las propiedades curativas de determinadas plantas.
- ***Hilados y Tejidos en general***: Las hilanderas y tejedoras copian los antiguos bocetos de sus abuelas. Realizan ponchos, fajas y matras, que son como frazadas pero más pequeñas.
- ***Hilados y tejidos de lana de guanaco***: En algunas estancias de la región se ha empezado a criar guanacos para aprovechar su lana, con la cual se elaboran tejidos de alta confección.
- ***Quillangos***: El quillango fue la prenda de vestir característica de los Aonikenk (Tehuelches del Sur). “Los quillangos mejores y más finos se fabrican con pieles de feto (...). Para un quillango de los que usan los indios se necesitan trece pieles” (Claraz, 1865).
- ***Vinos regionales***: Famosos en la primera mitad del siglo XX, hoy se produce algo para autoconsumo, por ejemplo en la estancia de Montesinos. No obstante, Don José Sastre ha iniciado una importante plantación con vistas a alcanzar las 12.000 plantas de uva fina. Ha experimentando con seis variedades y tiene previsto construir la bodega en el pueblo para explotarla con fines turísticos.

Gastronomía regional:

- ***Guanaco***: Carne roja, tierna, magra, sin colesterol. Se consume en cantidad, sobre todo en milanesas, en estofado, matambres, etc. Es un animal protegido legalmente, pero los dueños de los campos están autorizados a cazarlos porque debido a su gran cantidad compiten con los ovinos por los pastos. Si bien está prohibida su comercialización, existe un mercado negro de carne de guanaco.
- ***Choique***: Su carne es muy apreciada por algunos lugareños, sobre todo el cuarto trasero; se consume al horno, bien condimentado.
- ***Liebre***: Se puede conseguir liebre criolla, liebre europea y también conejo.
- ***Truchas marrones o criollas***: Se sembraron en el arroyo Telsen y en algunas lagunas.

Actividades que podría desarrollar el turismo de estancias:

El turismo de estancias acerca a los turistas a la cultura del campo patagónico, permitiendo que puedan participar de las labores cotidianas de los hombres de campo, para comprender y valorar su trabajo.

- ***Recorridos y visitas***: Circuitos organizados a cargo de guías especializados locales para grupos de tamaño reducido en vehículos, caminatas, a caballo y/o bicicleta, recorrido por el establecimiento, senderos interpretativos, etc. Los mismos permitirán apreciar la cultura y costumbres locales, la flora y fauna, las diferentes formaciones geomorfológicas y la belleza del paisaje de la localidad de Telsen y de la meseta de Somuncura.
- ***Actividades propias de la producción ganadera ovina***: Muestra a los visitantes de las actividades de arreo, esquila, señalada, desparasitado.
- ***Caza y pesca***: Caza de guanacos, martinetas, liebres, choiques, etc., así como pesca de truchas en las lagunas.
- ***Actividades relacionadas con la gastronomía***: Consumo de comidas típicas del campo argentino como tortas fritas, pan casero y el cordero, característico de la Patagonia argentina. Faena de animales para su posterior consumo, cursos de cocina regional, etc.

Parajes próximos dignos de visitar:

- ***Sierra Chata***: Por la ruta provincial Nº 4, a mitad de camino entre Puerto Madryn y Telsen, el viajero se encuentra con la hostería de Don Barroso, donde se puede comer y beber, así como comprar algunas provisiones. El lugar sorprende por la presencia de dos grandes y antiguos carruajes y por una extensa salina que se ve desde la ruta. En la zona se encuentra la mina Santa Marta, de piedra laja y pórfidos, de la misma familia, y en dirección a Telsen la mina del Moro, una mina de fluorita actualmente abandonada.
- ***Colonia Agrícola Sepaucal***: Se accede por un camino de tierra desde la Ruta Provincial 4. Allí se ha distribuido la tierra en minifundios y vive una comunidad aborigen de unas 45 personas en 13 viviendas. Hay una escuela, una sala de primeros auxilios y un generador eléctrico eólico y a gasoil. Se crían ovinos, se produce algo de horticultura y sobre todo fruticultura, con plantaciones de guindas, cerezas, duraznos y damascos, así como fabricación de dulces artesanales.
- ***Laguna de la Vaca***: Se trata de un paraje al Oeste de la localidad de Telsen, al que se accede desde la Ruta Provincial 4. Hoy lo habita sólo el matrimonio de Juan Carlos Kruse y señora con algunos centenares de ovinos. En otros tiempos allí funcionó una escuela que mantiene su pizarrón,

sus pupitres y las láminas colgadas el último día de clases. También hay una capilla abandonada, con una placa que refiere a su inauguración en 1976.

- ***Chasicó***: Es una estancia próxima a la ruta provincial Nº 61 a la que se accede tras atravesar la Pampa La Jarilla. Allí el arroyo Telsen llega salobre, y escasos kilómetros más al sur se pierde en el Bajo de la Tierra Colorada, una llanura con paisaje monótono y vegetación arbustiva halófila. Hacia el Oeste, en la estancia Ranquilao o Ranquil Huao, se observan paisajes y geoformas de notable belleza.
- ***Bajada del Diablo***: Es una zona donde la ruta 11 toma altura para sortear las estribaciones meridionales de la meseta de Somuncura, serpenteando entre la pared de la sierra y el precipicio que muestra en el fondo un profundo cañadón. Dista unos 115 km de Telsen siguiendo las rutas provinciales 4,61 y 11. En la estancia El Reuque hay una laguna sin nombre con flamencos rosados, patos y truchas, así como un picadero.

Conclusión

En síntesis, el arroyo Telsen, formado por un sinnúmero de manantiales y arroyitos, le da vida a una considerable porción de la meseta chubutense, y los pequeños bosques de frutales tiñen de colores el encajonado valle. La mirada altanera de los cerros testigos: “El Puntudo”, “La Bola de Morley”, formaciones caprichosas como “Los Quesitos”, magníficas coladas de lava, cañadones que dan temor, bosques petrificados, fósiles, lagunas demasiado redondas, y junto al paisaje los grabados y las pinturas rupestres, en cuevas y en grandes piedras, incluso a la vera de la ruta, las pirámides funerarias mal llamadas chenques que dejaron los tehuelches en lo más alto de los cerros, los parapetos o corrales de piedra que alguna vez construyeron en sus incursiones de caza, las piedras agujereadas de extraña factura, raspadores, puntas de lanzas y de flechas, picaderos por todos lados... Y por último la gente, sus costumbres, sus pausas, su sonrisa, su nobleza, sus anécdotas, sus recuerdos. Pero también los misterios: la piedra que suena, los pozos redondos y profundos, las piedras agujereadas, el Santo Grial, figuras y personajes extraños y una conjunción que invita a volver.

Referencias

Acevedo, R. D.; Rocca, M. C. L. 2005. Revisión crítica de los probables cráteres de impacto situados en territorio argentino. *XVI Congreso Geológico Argentino,* III: 627-634. La Plata.

Arnaiz Burne, S. M. (2004) Puerto Vallarta: un destino maduro. *Noticias del*

Centro Humboldt, 999/04. III Encuentro Internacional Humboldt, Salta.

Arnaiz Burne, S. M. (2006) El espacio y el territorio en el turismo. *Noticias del Centro Humboldt*, 1132/06. VIII Encuentro Internacional Humboldt, Colón.

Azevedo Ito, C. (2007) Turismo e inclusão social. *Noticias del Centro Humboldt*, 774/07.

Bertoni, M. (2005) *Relevamiento turístico, observación, valoración de los recursos*. Mar del Plata, UNMDP - CIT.

Braz de Figueiredo, J. R. (2007) Um olhar geográfico sobre os impactos ambientais do turismo. *Noticias del Centro Humboldt*, 775/07.

Cabrales Barajas, L. F.; González Torreros, L. (2004) Potencial turístico y desarrollo local en Lagos de Moreno, Jalisco. *Noticias del Centro Humboldt*, 1029/04.

Cabrera, A. (1958) Fitogeografía. En: Aparicio, F. de; Difrieri, H. (dir.) *La Argentina. Suma de Geografía*, Tomo III. Buenos Aires, Peuser.

Casamiquela, R. M. (1960) *Sobre la significación mágica del arte rupestre nordpatagónico*. Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur - Cuadernos del Sur.

Casamiquela, R. M. (1981) *El arte rupestre de la Patagonia*. Neuquén, Siringa Libros.

Chubut (2007) *Plan Estratégico de Infraestructura 2006 – 2016*. Rawson, Dirección General de Coordinación y Ordenamiento Territorial, 232 pp.

Claraz, J. (1988) *Diario de viaje de exploración al Chubut. 1865-1866*. Bs. Aires, Marymar.

Corbella, H. (1987) Agrupamientos de cráteres por posible impacto, Bajada del Diablo. *Revista de la Asociación Argentina de Mineralogía, Petrología y Sedimentología*, 18 (1-4).

Dachary, A. C. (2004) Desarrollo regional y turismo: el caso de Bahia de Banderas, México. *Noticias del Centro Humboldt*, 1035/04. III Encuentro Internacional Humboldt, Salta.

Dachary, A. C. (2005) El turismo de las tres (t). *Noticias del Centro Humboldt*, 133/05.

Dachary, A. C.; Arnaiz Burne, S. M. (2005) Turismo rural y ecoturismo: dos modelos opuestos. *Noticias del Centro Humboldt*, 1299/05.

Ducasse Gutiérrez, I. (1993). Políticas en materia de turismo rural en España. En Valcárcel, Troitiño y Cava (eds.) *Desarrollo local, turismo y medio ambiente*. Cuenca.

Erize, F. (1993) *El Gran Libro de la Naturaleza Argentina*. Buenos Aires, Revista

Gente; Fundación Vida Silvestre; Fondo Mundial para la Naturaleza.

Furlan Basso, K. G. (2007) Produção do espaço, turismo e território: programa de regionalização do turismo. *Noticias del Centro Humboldt*, 778/07.

Gollán, J. S. (1958) Zoogeografía. En: Aparicio, F. de; Difrieri, H. A. (dir.) *La Argentina. Suma de Geografía*, Tomo III. Buenos Aires, Peuser.

Martínez, F. J.; Solsona Monzonís, J. (2000) *Alojamiento turístico rural. Gestión y comercialización*. Madrid, Síntesis, 158 pp.

Pleumarom, A. (2007) ¿El turismo beneficia al Tercer Mundo? *Revista del Sur*, 174. Montevideo, Red del Tercer Mundo.

Rocca, M. C. L. (2003) Bajo Hondo, a very puzzling crater in Chubut. *3º International Conference on Large Meteorite Impacts and Planetary Evolution*, Abst. 4001. Nordlingen.

Sáez Olivito, E. (2008) *El enfoque del turismo sostenible en el marco de la nueva ruralidad*. Zaragoza, Universidad de Zaragoza - Departamento de Agricultura y Economía Agraria.

Torrejón, A. (2008) *Diccionario turístico abreviado*. www.sectur.gov.ar

Parte 6

ALGUNAS PROPUESTAS HACIA UN DESARROLLO REGIONAL SOSTENIBLE

EL PROYECTO DE FERROCARRIL TRANSPATAGONICO

ROCCATAGLIATA, Juan A.

Resumen

La idea de construir un Ferrocarril Transpatagónico fue una permanente aspiración nacional que comenzó en los primeros años del siglo 20 con el Plan de Fomento de los Territorios Nacionales y quedó cristalizada en la ley 23.364, sancionada en el año 1994, que recomienda al Estado Nacional la realización de un estudio de prefactibilidad para el tendido de una línea férrea en la región patagónica. Este artículo presenta diferentes opciones de trazado analizados a partir de entonces. El primero, realizado por la empresa CANARAIL, propone un tendido a través del litoral patagónico con extensiones hacia el oeste y el norte. El segundo, realizado por la Secretaria de Obras Publica, del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Publica y Servicios, propone una traza ferroviaria por el centro de la región patagónica a través del ámbito de la meseta. Finalmente se presentan en anexo algunas consideraciones preliminares para una tercera alternativa situada en el ámbito andino – preandino.

Palabras claves: ferrocarril, transpatagónico, Patagonia argentina, meseta central, litoral patagónico.

LE PROJET DE CHEMIN DE FER TRANS-PATAGONIQUE

Résumé

L'idée de construire un chemin de fer à travers la Patagonie argentine, a été une aspiration nationale permanente depuis les premières années du siècle 20 avec le Plan de Promotion des Territoires Nationaux, cristallisée en 1994 avec la sanction de la Loi 23.364 qui recommande à l'État National la réalisation d'une étude de prefaisabilité pour la construction d'une ligne ferrée dans la Patagonie. Cet article présente des options de tracé analysés depuis. La première, effectuée par l'entreprise CANARAIL, propose une trace à travers le littoral patagónique avec des extensions vers l'ouest et le nord. La deuxième, realisée par la Secrétaire des Travaux Publics, du Ministère de la Planification Fédérale, Investissement Public et des Services, propose une voie ferrée traversant le centre de la région, à travers la zone du plateau. Quelques considérations préliminaires pour une troisième alternative située dans la région de la cordillère se présentent également en annexe.

Mots clé: chemin de fer, trans-patagonique, Patagonie argentine, plateau central, littoral patagonique.

Mitos y realidades del Ferrocarril Transpatagónico

La construcción de un Ferrocarril Transpatagónico, o del tendido de diferentes líneas que posteriormente conformarán un sistema ferroviario patagónico, fue una permanente aspiración. Estas ideas se hicieron más fuertes de la mano del Ministro Ezequiel Ramos Mejía, que a partir del famoso informe de Bailey Willis[1] sobre el "Norte de la Patagonia", tuvo un mayor empuje, bajo la permanente preocupación de integrar la Patagonia funcionalmente al resto del territorio nacional. En 1883 la red nacional poseía una extensión de 3.164 km; en 1898 15.451 km; en 1914 33.710 km, en 1930 38.122 km y en 1957, centenario del Sistema Ferroviario Argentino, la red llegó a 43.938 km.[2]

A comienzos del siglo 20, el ferrocarril se extendió de Bahía Blanca a Neuquén y a Zapala. A partir de entonces comienza a avanzar el Plan de Fomento de los Territorios Nacionales entre los que se encontraba la Patagonia. Ello permite el tendido por parte del Estado Nacional de la línea San Antonio al Nahuel Huapí; es decir hasta San Carlos de Bariloche. Luego quedaría unida a la red nacional con la extensión de la red, Aguará- Carmen de Patagones y Viedma a San Antonio Oeste. El puente basculante sobre el Río Negro entre Patagones y Viedma integraría el ramal más austral del país a la red nacional.

A mediados de la segunda década del siglo y en distintos anchos de vía son el de Puerto Madryn- Alto Las Plumas; Ing. Jacobacci- Esquel; Comodoro Rivadavia- Colonia Sarmiento y Puerto Deseado- Colonia Las Heras. Los primeros con trocha de 0,75 cms. y los dos últimos con trocha ancha. Lamentablemente todas las líneas quedaron a mitad de camino, no alcanzaron la cordillera, tampoco se conectaron entre si y en consecuencia no alcanzaron a constituir un sistema. En 1951 se inaugura el ramal carbonero entre Río Turbio y Río Gallegos. A partir de allí, pero especialmente entre 1960 y 1977 comienzan las clausuras y levantamientos de ramales patagónicos. Los ferrocarriles en la Patagonia pasaron a ser hasta hoy una asignatura pendiente.

Ferrocarril Transpatagónico

En este contexto, se promulga el 23 de septiembre de 1994 la Ley 23.364 que señala "se recomienda al Estado Nacional el estudio de prefactibilidad para la construcción y funcionamiento bajo régimen de concesión de una línea férrea en

[1] Willis, Bailey, "El Norte de la Patagonia", Tomo 1 y Tomo 2, Apéndice Cartográfico; Ministerio de Obras Públicas, Argentina. Ministros Ezequiel Ramos Mejía, Carlos Meyer Pellegrini, Manuel Moyano. Colección Comisión de Estudios Hidrológicos- versión castellana por Julián Moreno Lacalle 1911-1914; Eudeba 1988.

[2] Aguirre, Alfredo, en Roccatagliata Juan A., "Los Ferrocarriles en la Argentina", EUDEBA, 1987.

la región patagónica". Por otra parte, el Decreto 1684/94 señala "(...) téngase por ley de la Nación Nº 24364, cúmplase, comuníquese, publíquese (...)". La citada ley consta de diez (10) artículos:

"ARTICULO 1º- Encomiéndase al Estado Nacional, realizar un estudio de prefactibilidad para la construcción y funcionamiento bajo el régimen de concesión, de una línea férrea en la región patagónica, que se interconectará con la red ferroviaria existente al norte, noroeste y nordeste de la República y que atravesando las Provincias de Río Negro, Chubut y Santa Cruz llegue a la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, concretando la vinculación física de ésta con el continente, a través del Estrecho de Magallanes, acorde a lo determinado por la Ley 23.212.

ARTICULO 2º- Facúltase al Estado Nacional a constituir una Comisión Nacional por Ferrocarril Transpatagónico ad hoc, integrada por un representante de los Gobiernos y otro de las Legislaturas de las Provincias de Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, un representante del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, uno de la Empresa Ferrocarriles Argentinos, uno por las organizaciones sindicales de los trabajadores y el restante de los usuarios; esta comisión contará con la asistencia de una asesoría legal y técnica de especialistas en las distintas disciplinas necesarias para la elaboración del proyecto, con la participación de instituciones intermedias oficiales y privadas de la comunidad patagónica.

ARTICULO 3º- La Comisión constituida conforme lo dispuesto en el artículo anterior, tendrá a su cargo elaborar un plan de acción para promover los objetivos de esta ley y explorar las perspectivas de inversión privada para la construcción y explotación de la línea férrea y la posibilidad de anexar a la red ferroviaria a proyectarse, un sistema integrado a la red vial y portuaria de su zona de influencia, a los efectos de disminuir los costos operativos facilitando la complementación zonal del sistema de transporte, con la participación de técnicos de la empresa Vialidad Nacional, las respectivas Vialidades Provinciales y la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

ARTICULO 4º- Los resultados del estudio requerido en el artículo 1, y las conclusiones obtenidas por la comisión con la traza de la futura línea férrea, deberán ponerse en conocimiento de ambas Cámaras Legislativas nacionales, a medidas que se realicen, fijándose para su cometido un plazo máximo de treinta y seis (36) meses a partir de la promulgación de la presente ley.

ARTÍCULO 5º- Las pautas de análisis a tener presentes por la Comisión Nacional pro Ferrocarril Transpatagónico en el cumplimiento de la tarea encomendada por la presente les, serán como mínimo, entre otras:

a) La demanda a satisfacer por el sistema ferroviario a proyectarse;

b) Índice demográfico de la región patagónica, procurando el establecimiento de núcleos poblacionales organizados, especialmente en las zonas que actualmente son reputadas marginales;

c) Idear un sistema portuario adecuado al trazado de la red ferroviaria futura, evaluando cada una de las variables que contemple la construcción del ferrocarril transpatagónico;

d) La utilización de las vías navegables, en grado de optimizar el tráfico de personas y de mercaderías, en concordancia con el proyecto encarado;

e) Determinar el sistema de financiación y explotación de la obra, atendiendo en especial al abaratamiento de costos, contemplando las variables de la mano de obra a utilizarse y las inversiones de capital privado y estatal;

f) El aprovechamiento integral de las distintas vías de transporte de la región patagónica, tendiendo a la maximización de las posibilidades materiales de expansión e intercambio comercial con otras zonas del país y del tráfico internacional;

g) Las fuentes de energía eléctrica e hidroeléctrica, para ponderar acabadamente las exigencias derivadas del desarrollo armónico de los recursos naturales de la Patagonia, y a los fines de su aplicación como capacidad motriz de la obra;

h) La explotación turística de las bellezas naturales de las zonas para propender al incremento real de la infraestructura preexistente;

i) Mejorar la red de telecomunicaciones de conformidad con el sistema interconectado nacional;

j) La evaluación de las zonas más propicias para la ganadería, agricultura y minería, que posibilite la instalación de industrias afines.

ARTICULO 6º- Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional para proceder al llamado a licitación pública nacional e internacional para la construcción y explotación total o parcial de la línea férrea indicada en el artículo 1, luego de transcurridos los plazos fijados por el artículo 4 de la presente ley.

ARTICULO 7º- El Poder Ejecutivo Nacional deberá someter oportunamente a consideración del Honorable Congreso de la Nación, el anteproyecto de contrato de concesión a otorgarse. El mismo será regido e interpretado en todas sus partes de acuerdo con la legislación argentina y encuadrarse en los postulados de las leyes 23.696 y 23.697 y no podrá comprometer avales del Tesoro Nacional para la construcción de la línea férrea. Por una ley especial se aprobará, en su caso, la licencia correspondiente, fijándose el marco jurídico y los aspectos económicos y financieros requeridos para la ejecución de las obras y la explotación del servicio.

ARTICULO 8º- Se invita a los gobiernos provinciales a adherir a la presente ley.

ARTICULO 9º- El estudio de prefactibilidad a que se refiere el artículo 1 será realizado por cuenta y cargo de la Dirección de Estudios y Proyectos, dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación.

ARTICULO 10º- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.-ALBERTO R. PIERRI.-FAUSTINO MAZZUCCO.-Esther Pereyra Arandía de Pérez Pardo.- Juan J. Canals.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS TREINTA DIAS DEL MES DE AGOSTO DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO."

En todo el marco señalado deseamos presentar dos trabajos realizados sobre diferentes trazas del Ferrocarril Transpatagónico. En cada caso se trata de una síntesis realizada respetando las redacciones originales de ambos proyectos. En el primero de los casos se trata del estudio que responde directamente a la ley citada anteriormente y que fuera realizado por la empresa CANARIL. En el segundo de los estudios también se presenta respetando la redacción original una síntesis del análisis desarrollado por un grupo de trabajo coordinado por el Ing. Roberto Cruz en el ámbito de la Secretaria de Obras Publica, del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

El primero de los proyectos se basa en la opción de un trazado a través del litoral patagónico relacionado con el proyecto ferroportuario y con extensiones hacia el oeste y hacia el norte de líneas existentes. En el segundo caso se ha tomado la opción de realizar una traza ferroviaria por el centro de la región de patagónica es decir por el ámbito geográfico de las mesetas. Finalmente se agrega un anexo donde se hacen algunas consideraciones preliminares para una tercera alternativa que seria el trazado por el ámbito andino – preandino.

Todo esto es una propuesta comparativa de los proyectos y de las ideas que sirva para la reflexión y el debate teniendo presente nuestra postura de hablar de Ferrocarriles Patagónicos en vez de transpatagónicos y considerando los mismos en el marco de las características muy peculiares de la región patagónica y siempre teniendo presente que cualquier intento de construcción de los mismos debería realizarse en tramos sucesivos y enmarcados en una estrategia de desarrollo y ordenación territorial de la patagónica.

Proyecto Ferrocarril Transpatagónico (Propuesta Canarail)

Las principales conclusiones del estudio de factibilidad fueron las siguientes:

1. Tres rutas norte- sur se habían propuesto anteriormente- (1) a lo largo de la

cordillera, (2) a lo largo de la costa y (3) a través del centro de la Patagonia. Los expertos de Canarail rápidamente descartando dos alternativas seleccionaron la ruta de la costa como la única capaz de generar el tráfico suficiente para que la concesión de operación resultase viable.

2. Para permitir la conexión de las líneas nuevas a las ya existentes en las provincias de Río Negro, La Pampa y Buenos Aires, la trocha debería ser de 1,676 mm.
3. Para lograr la rentabilidad de la concesión de operación, Canarail propuso que las nuevas líneas principales se construyeran de acuerdo al estándar de los ferrocarriles de carga norteamericanos modernos. Este establece un peso bruto vehicular de 30 toneladas por eje y con una máxima velocidad para los trenes de carga de 100 kph. Esta construcción representaba un fuerte contraste con las líneas principales existentes en la Argentina las cuales están limitadas a 20 tn por je y una velocidad máxima para trenes de carga de 40- 50 kph. La altura de paso debía tener un mínimo de 7,5 metros sobre la parte superior de la vía, para permitir el movimiento de cargas altas/anchas. Los apartaderos debían tener una distancia libre de 2.000 metros y los cambios serían operados de una estación remota usando controles de radio.
4. Canarail consideró dos opciones principales en la construcción de las nuevas vías al Sur de San Antonio Oeste: (1) construir únicamente hasta Comodoro Rivadavia, o (2) continuar pasando Comodoro Rivadavia hasta Río Gallegos. Los costos de capital estimados fueron los siguientes:

Sección 1	Choele Choel- San Antonio Oeste	213 km	
	apartaderos y desvíos	20 km	
	Ramal San Antonio Este	25 km	
	Ramal a Salinas de Gualicho	43 km	
	Rehabilitación línea principal SEFEPA	35 km	$ 357 million
Sección 2	San Antonio Oeste- Puerto Madryn	280 km	
	apartaderos, conexiones y desvíos	27 km	$ 308 million
Sección 3	Pto. Madryn- Comodoro Rivadavia	470 km	
	apartaderos	40 km	$ 528 million
Sección 4	Comodoro Rivadavia- Río Gallegos	1.045 km	
	apartaderos	60 km	$ 1.191 million

5. Para funcionar como una entidad independiente, el nuevo ferrocarril tenía que tener su ruta propia de acceso a la Capital Federal. Originalmente el GA

le dijo a Canarail que asumiera que la primera línea a construirse sería la de Choele Choel a San Antonio Oeste y que la línea Roca anterior al oeste de Bahía Blanca sería retirada de la concesión del Ferrosur Roca para ser transferida al CPF. Este ajuste en las concesiones existentes se haría como parte de la renegociación con los concesionarios que se lleva a cabo cada 5 años. Se desarrolló una nueva línea entre Bahía Blanca y Buenos Aires, la cual estaba compuesta por líneas en desuso y/o con poco uso por Ferrosur y FEPSA. Estas líneas eran:

a. Bahía Blanca- Solier- Pringles- Gral. La Madrid- Bolivar .... FEPSA)
b. Bolivar- 25 de Mayo- Empalme Lobos .... (Ferrosur Roca)
c. Después del Empalme Lobos, el CFP operaría sobre la concesión de TBA vía Merlo hacia una terminal a ser construida en Haedo.

6. Las sub-opciones consideradas fueron si las líneas existentes debían ser rehabilitadas al nuevo estándar del CFP o a los estándares existentes. Los costos (en $ 1.000.000) para rehabilitar las líneas existentes fueron los siguientes:

	Km	20 ton/eje	30 ton/eje
Haedo- Merlo	12.8	0.4	0.8
Merlo- Empalme Lobos	68.8	23.6	25.8
Empalme- Lobos- 25 de Mayo	112.8	38.1	41.7
25 de Mayo- Bolivar	132.8	69.6	73.9
Bolivar- Gral. La Madrid	96.1	34.7	38.8
Gral. La Madrid- Pringles	84.5	30.5	34.1
Pringles- Bahía Blanca	177.4	61.2	66.8
Subtotal	682.2	258.1	281.9
Bahía Blanca- Choele- Choel	357.8	113.3	128.5
Choele Choel- Neuquén	231.5	63.0	75.5
Subtotal	588.9	176.3	204.0
TOTAL	1257.1	434.4	485.9

7. La tasa de retorno fue analizada usando una tasa de descuento del 12% de acuerdo con la política del BID para Argentina en ese momento. Los resultados de 4 casos estudiados fueron los siguientes:

	Inversión Infraestructura ($mill)	Valor Neto Actual ($mill)	Tasas de retorno Económica-Financiera	
			(Proyecto)	(Operación)
Caso A- a Río Gallegos+ rehab a 30 t/eje	2.860	-929.102	4.78	12.3
Caso B- a Río Gallegos+ rehab a 20 t/eje	2.804	-919.267	4.75	6.4
Caso C- a Com. Riv. Solo+ rehab a 30 t/eje	1.669	-285.495	9.39	13.6
Caso D- a Com. Riv. Solo+ rehab a 20 t/eje	1.617	-265.890	9.52	7.5

8. Debido a que el tráfico al sur de Comodoro Rivadavia sería tan liviano, Canarail concluyó que la construcción nueva debería terminar en ese punto. El período de tiempo estimado para el total de las obras de construcción y rehabilitación fue de 4 años, un programa extremadamente optimista pero realizable. Si se atrasa el programa, los retornos no experimentarían mayores cambios.
9. Los corredores bioceánicos (Puerto Deseado y Comodoro Rivadavia a Puerto Chacabuco) no contarían con el tráfico necesario para justificar su construcción. De todas formas, no deberían considerarse hasta tanto el CFP llegue a Comodoro Rivadavia. Esta restricción fue hecha para disuadir al GA de rehabilitar la aislada línea existente de Puerto Deseado a Las Heras y forzar al concesionario para operarla como está.
10. El Trasandino era un proyecto muy atractivo dado que una vez finalizado contaría con mucho tráfico en ambas direcciones. Después de la presentación del estudio de factibilidad no fue considerado en el proyecto del CFP debido a su directa transferencia a la provincia de Neuquén, la cual había obtenido fondos del TDA para futuras obras.

Conclusiones del estudio de Factibilidad

CFP

Canarail concluyó que el CFP sería un proyecto viable si:

a) La nueva línea principal se construyera solamente hasta Comodoro Rivadavia.
b) Una línea principal independiente desde el comienzo de la nueva construcción hasta Buenos Aires fuera transferida a la nueva concesión y

rehabilitada a los estándares del CFP.

c) Los costos de infraestructura asociados con (a) y (b) fueran solventados en su totalidad por el GA.

Si estas obras ser realizaran sobre esta base, la tasa económica de retorno desde la perspectiva del GA sería baja pero aceptable. El concesionario del sector privado podría desarrollar la operación sin subsidio del GA.

Servicio Roll on - Roll off

Canarail también concluyó que se podría establecer un servicio de un inversor privado para operar vehículos particulares y remolques entre Santa Cruz (Punta Loyola) y Tierra del Fuego (Caleta la Misión). Para hacer este servicio atractivo para grupos privados, la infraestructura del puerto y las terminales del roll on – roll off deberían ser construidas por el GA.

El puerto de Caleta la Misión estará terminado en el 2000, pero una rampa para el ro/ro no esta incluida en el proyecto original de construcción. Una nueva terminal debería ser construida en Punta Loyola cerca de la terminal de carbón/ petróleo existente, pero hasta el momento no se ha comenzado la ingeniería preliminar. El servicio de roll on – roll off no puede comenzar antes de que estén construidas las nuevas instalaciones, probablemente en el 2003, como fecha más cercana.

Los mares en el Océano Atlántico Sur pueden ser muy agitados, y la travesía entre los dos puertos podría resultar extremadamente incómoda y posiblemente peligrosa. Debido a que la provisión de instalaciones para el esparcimiento de los pasajeros y el equipo de salvataje y seguridad a bordo es tan cara, Canarail asumió que cualquier tipo de servicio sería para transporte de carga únicamente. Los pasajeros deberán pasar a través de Chile o volar y transportar sus autos por barco. Sobre esta base el servicio podría ser rentable para un operador privado, especialmente si hubiera posibilidad de alquilar embarcaciones usadas a precios muy atractivos.

Debido al alto alcance del oleaje en los dos puertos, aproximadamente 9 metros, en ambos se deberán construir rampas largas. El GA derivó U$S 35 millones de un préstamo del BID para el puerto de Buenos Aires a este proyecto, para la construcción de un puerto nuevo y una rampa roll on – roll off en Punta Loyola y otra en Caleta la Misión. Las dos provincias involucradas probablemente financiarán las obras de las instalaciones de las terminales sobre la costa. Debido a que los fondos para el servicio ro/ro están asegurados, no parecería haber ninguna razón para dejar este proyecto como parte de la dirección global del CFP. Esto significaría que la posición de Del Bene dentro del consorcio del ferrocarril no sería necesaria.

Pasos del GA para acelerar el proyecto - Decretos 345 y 346

Después de aprobar y aceptar el estudio de Factibilidad, la SS-Py VN comenzó a desarrollar dos decretos para avanzar con el proyecto. El primero cubría las líneas a ser incluidas en el CFP y los medios para construir el proyecto y operar la concesión. El segundo cubría el uso de materiales de vía de una línea abandonada para la construcción y rehabilitación de las vías del CFP.

Decreto 345/99

El Decreto 345 fue publicado el 13 de abril de 1999 y autorizaba:

A) La construcción de las siguientes líneas nuevas del CFP:

1) San Antonio Oeste- San Antonio Este
2) San Antonio Oeste- Puerto Madryn
3) San Antonio Oeste- Salina de Gualicho
4) Bahía Bustamante- Escalante- Cdo. Rivadavia- Holdich- Col. Las Heras
5) Vinculación de la línea Bahía Blanca- Zapala (Ferrosur Roca) con la línea Viedma- Bariloche (SEFEPA)

B) El reacondicionamiento a los estándares del CFP, son costo para el gobierno nacional o provincial, de las siguientes líneas:

6) Puerto Deseado- Colonia Las Heras
7) Bahía Blanca- Solier- Pringles- Gral. La Madrid- Recalde- Bolivar- Lobos- Merlo- Buenos Aires.
8) Intercambio a Caseros- Haedo- Temperley- Buenos Aires.
9) Bariloche- Viedma- Carmen de Patagones- Bahía Blanca.
10) Bahía Blanca- Darregueira- Huinca Renancó- Rivera- Bolivar
11) Bahía Blanca- Villa Diego- Rosario (ex RPB)

C) La consideración de factibilidad de las siguientes líneas:

1) Puerto Madryn- Bahía Bustamante- Comodoro Rivadavia
2) Caleta Paula- Pico Truncado- Colonia Las Heras- Río Mayo.

D) La operación de un servicio ro/ro entre Punta Loyola y Caleta la Misión.

Al ser consultado sobre el contenido del Decreto 345, antes de su publicación, Canarail objetó que el proyecto se estructurara como mencionado más arriba por

las razones siguientes:

- Excluir la sección de Puerto Madryn- Bahía Bustamante (Punto C1) significaba que el CFP debería operar un ferrocarril aislado de una base en Comodoro Rivadavia por un tiempo indeterminado. La construcción de este tramo aislado sería difícil y cara, especialmente para transportar el balasto del interior de la Provincia de Buenos Aires a Comodoro Rivadavia. La operación de esta sección aislada se limitaría al tráfico de piedra caliza desde Cerros tetas de Pineda (Bahía Bustamante) a Comodoro Rivadavia. La nueva línea principal de 140 km entre Pampa del Castillo y Colonia Las Heras hubiera costado aproximadamente U$S 145 millones y no hubiera generado tráfico sin su conexión a la red principal. El mantenimiento de las locomotoras y vagones en la sección aislada también hubiera sido caro y dificultoso.
- El nivel de rehabilitación de las líneas en la parte B no fue especificado. Aún si se hubieran realizado los trabajos mínimos de rehabilitación sobre los 2.000 km de líneas mencionados, éstos hubieran sido prohibitivos para cualquier emprendimiento ferroviario. Las líneas mencionadas en 10 y 11 son parte de la concesión de FEPSA, y es difícil entender cuál es la relación entre FEPSA y el proyecto del CFP.

Funcionarios de la SS-PyVN fueron informados varias veces que estas cláusulas hacían de este proyecto un negocio poco atractivo, pero el decreto fue publicado sin tomar en cuenta su impacto sobre la operación de la concesión del CFP.

Decreto 346/99

El Decreto 346 fue publicado el 13 de abril de 1999 y autorizaba al ENABIEF a abandonar la línea Bowen- Chamaicó y usar sus materiales para el Trasandino y el CFP. Este suceso fue inesperadamente positivo desde el punto de vista del CFP ya que lo proveía de una fuente de materiales usados que podrían utilizarse para la construcción de nuevos ramales y la rehabilitación de los ramales existentes. El uso de este material ha sido incluido en el programa propuesto por Canarail.

Proyecto de Integración Nacional, Internacional y de Reactivación Económica - Ferrocarril Transpatagónico Central

Introducción

Enfocar el problema del cambio es tratar de conformar racionalmente un proyecto, síntesis de la voluntad, de la mística del pensamiento nacional, ambos deben configurar una suerte “de filosofía de la acción”. La necesidad de este proyecto tiene sus bases en la evolución científica y tecnológica, necesarias para las decisiones del hombre y del estado, frente a su potencial destino. Entendiendo

que estas consideraciones nos presentan el desafío político necesario para el cambio y apuntando a un sector importante de nuestra geografía patria como lo es sin lugar a dudas nuestra Patagonia, el desafío es aún mayor. Más allá de lo que el federalismo representa como concepto político, nos cabe reflexionar que por encima de los espacios soberanos de las provincias está el desarrollo todo de la patria, y en este caso en particular el de la Patagonia toda.

En la historia Argentina este espacio ha pasado desde su absoluta ignorancia a su total reivindicación, y sin abundar en detalles, ya por todo conocidos, quisiéramos recalcar especialmente que las políticas que en su momento se insinuaron para su desarrollo, para su ocupación poblacional, para su crecimiento todo, fueron hechas desde un concepto que apuntó más a lo superficial que a lo profundo del diseño (paralelo 42º, regalías petroleras, viviendas gratis, promociones industriales, entre otros). Es por ello que en esta mesa este grupo de pensamiento y diseño, a la luz del cambio que hoy la Argentina promete, debe encarar una política de desarrollo pensada desde lo sustantivo, más que lo que hasta ahora se conoce.

El espacio Patagónico hoy más que nunca codiciado, a pesar de la adversidad de su clima, de la ausencia de población, pero potencialmente generosa en minerales, recursos turísticos, agua dulce, etc., nos permite incorporar a nuestro pensamiento la necesidad de asentar definitivamente la pertenencia al territorio como voluntad para desarrollarlo y recrear para las generaciones futuras el desafío de su crecimiento. Indudablemente es un espacio vacío, y poniendo como ejemplo que la conquista del oeste en Estados Unidos se hizo a punta de riel, no nos queda más tiempo para no entender, como decía el General Perón en su momento, "que los países industrializados y superpoblados vendrían a buscar en estos espacios las necesidades que ya en su patria no tendrían para desarrollarse", este pensamiento dicho hace más de 30 años hoy más que nunca cobra vigencia.

Hemos superado, no sin muchas dificultades, los problemas de límites que se nos presentaron a lo largo de 100 años con nuestros hermanos chilenos, pero el espacio sigue vacío. Hoy un nuevo problema nos convoca y que a futuro puede recrear, si no lo atendemos debidamente, un foco de conflicto, quizás no deseado por ambos Estados, me refiero concretamente a los movimientos indigenistas en la Patagonia que reclaman sus territorios, como propios previos a las conquistas territoriales hecha por los "blancos", es por ello que se hace necesario la incorporación plena y la integración regional en el diseño bioceánico geopolítico Patagónico.

Ocupar el eje central norte - sur, con un diseño permanente de una traza ferroviaria, ha sido siempre a lo largo de la historia el factor de unión de las comunidades y que propendieron a su crecimiento. De más esta recordar el viejo diseño de los Ferrocarriles Argentinos, que por políticas interesadas fueron

sistemáticamente reducidos quedando al día de hoy, por parte del Gobierno, el titánico desafío de volver a recrearlos. La pregunta que en este momento nos haríamos, es ¿por qué un corredor central? La respuesta es que nos encontramos, por lo expresado anteriormente, frente al desafío Geopolítico del espacio vacío, y de acuerdo a lo que observamos, esta geografía se encuentra concentrada en su litoral Atlántico, con su desarrollo portuario, terrestre y aéreo en plenitud. En la cordillera media y baja, encontramos esfuerzos turísticos, aeropuertos construidos para tal fin y emprendimiento productivos que de alguna manera configuran desarrollos particulares.

Indudablemente esto se produce sin ningún diseño estratégico integral que permita más allá que lo que las provincias por sí implementan. Es aquí donde este diseño articulador e integrativo cobra fuerza, pues por sobre él y a futuro mediato aparecerán los conceptos de bioceanidad, de costos rentables para el complemento del uso de los puertos del Pacífico y Atlántico (indistintamente) y definiendo afirmativamente con su diseño una presencia estratégica Nacional, en una geopolítica conceptualmente proyectada, con definición Atlántica, Pacifica e inclusive Antártica, ya que la continuidad del proyecto implica alcanzar Tierra del Fuego, conectándola con un sistema Roll On – Roll Off lo que permitirá utilizar solamente nuestro territorio para el cruce marítimo, sin necesidad de utilizar el territorio chileno.

El objetivo integracional que persigue el proyecto es crear un medio de transporte viable para operar entre la Patagonia y el resto del país, sustentando el desarrollo de la región y reduciendo el costo del transporte de la región con el resto del país. Quizás en este breve resumen podamos, más adelante, desglosar en detalle los conceptos antedichos e ir comprendiendo entonces el alcance de lo que aquí se ha expuesto y en lo particular se está haciendo.

Estudio Económico

La infraestructura es uno de los componentes que requiere más urgente solución en nuestro país, especialmente a nivel regional, si consideramos su capacidad de mejorar la calidad de vida, de generar una rápida reactivación en el nivel de actividad y de brindar mayor productividad económica y social. Si adicionalmente consideramos la importancia de este tipo de infraestructura para inducir las condiciones básicas para que el país se desarrolle armónicamente, es decir, para evitar y remover los diversos desequilibrios que presenta actualmente, se desprende la necesidad estratégica de identificar, analizar, priorizar y ejecutar cuanto antes aquellos proyectos que conduzcan al logro de dichos objetivos. No debe olvidarse que su concreción lleva varios años y sus beneficios exceden el de una generación.

Los proyectos de infraestructura de transporte como el que nos ocupa, formulados para concretar grandes objetivos nacionales, es decir, aquellos con

fuerte impacto sobre la economía, el nivel de vida de la población, la integración territorial y regional, en la sustentabilidad de los recursos naturales, etc., plantean problemas de tal magnitud y complejidad que exceden las cuestiones meramente técnicas. Pero sobretodo entrañan el desafío de no caer en visiones cortoplacistas o en paradigmas que nada tienen que ver con los intereses y necesidades de nuestro país.

Muchas han sido las ocasiones en que se planteó concretamente implementar planes de desarrollo en particular para la denominada Región Patagónica, integrada por las Provincias de Chubut, Neuquén, Río Negro, Santa Cruz y Tierra de Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Sin embargo, salvo en algunos casos puntuales y específicos, poco es lo que se ha logrado. Es oportuno detenernos, previo a detallar las potencialidades que encierra, para efectuar una rápida mirada sobre las características económicas de la región.

La Patagonia aporta menos del 8 % del Producto Bruto Interno; en ella se radican el 5 % de los establecimientos agropecuarios y el 3 % de los industriales y da empleo al 5 % de la población ocupada nacional. La actividad agropecuaria es poco significativa. La producción de cereales es marginal y en cuanto a los cultivos industriales sólo merece señalarse la existencia de viñedos en Río Negro y del lúpulo en dicha provincia y en Neuquén. Respecto a las frutas, el Valle del Río Negro aporta el 15 % del total nacional.

La existencia de ovinos alcanza al 60 % del stock nacional y la de caprinos al 27 %. Esta región es la principal productora de lana con el 55 % del total del país. La minería es muy importante, concentrando el 75 % de las reservas comprobadas de hidrocarburos y el 81 % de la producción.

La actividad industrial, estrechamente vinculada al aprovechamiento de los recursos naturales, es escasa, mereciendo ser destacada la localización de la única fábrica de aluminio del país en Puerto Madryn y la elaboración, al amparo de la Ley 19.640 de Promoción Industrial, de productos eléctricos y autopartes en Tierra del Fuego. Participa con el 12,5 % de las exportaciones, las que obedecen principalmente al sector petrolero y al pesquero. Es un lugar privilegiado para el turismo, nacional e internacional, contando con variados atractivos, promocionados a nivel mundial.

Entre las “debilidades” que presenta la región, algunas de ellas comunes a las que se experimentan en el resto del país (pobreza, desaparición de empresas, atraso tecnológico, etc.), y otras propias (pérdida de mercados por falta de calidad de la fruta, desertificación que limita la expansión del sector agropecuario, falta de alternativas al turismo invernal, etc.), siempre se ha destacado la escasez de vías de comunicación.

Existe consenso en relación a la recíproca influencia entre la infraestructura y el crecimiento económico, aunque no en su grado de causalidad. Pero debe tenerse

en cuenta que logrando una mejora sustancial en la infraestructura de transporte, se reducen de manera considerable los costos de producción y ello permite mejorar la competitividad, brindando mayor atracción a las inversiones y, por consiguiente, generar desarrollo sostenido. Este aspecto cobra especial relevancia cuando se trata de espacios del territorio nacional postergados. Asimismo, no desconoce, por el contrario obliga, a la necesidad de instrumentar las diversas complementaciones políticas, institucionales, técnicas y económicas que se requieren.

Tráfico Posible

El planteo de desarrollar un corredor ferroviario central, articulador e integral, cobra aún más fuerza si atendemos a los sectores con alto potencial de radicación en cada provincia.

Si bien el tradicional tráfico ferroviario abarca materiales a granel (sólidos y líquidos) por lo general de bajo valor agregado, en la traza prevista para este proyecto se encuentran estos y otros que vale la pena comentar.

Río Negro

❖ **Productos derivables al ferrocarril**

- ***Energía y Combustibles:*** Durante los últimos años la producción de petróleo y gas muestra una tendencia creciente como consecuencia de descubrimientos de yacimientos y aumento de la productividad. En cuanto a las reservas, en petróleo alcanzan los 31.918 miles de m^3 y en gas los 12.845 millones de m^3. La producción no es procesada en Río Negro por lo que es trasladada a otras provincias para su destilación o es exportada directamente como aceite crudo.

❖ **Otros productos**

- ***Sector agropecuario e industrias vinculadas***. La provincia cuenta con un total de 125.040 has. bajo riego en las cuales se desarrolla principalmente la actividad frutihortícola, con posibilidades concretas de duplicarse.
- ***Ganadería:*** Se desarrolla en forma extensiva la ganadería ovina, predominando las razas merino australiano, merino argentino y raza criolla. El rodeo se estima en 1,7 millón de cabezas. La actividad se orienta a la producción de lanas finas, canalizándose la comercialización hacia el mercado externo. Sin embargo, es factible el desarrollo de otras actividades relacionadas con la carne de ovinos y la quesería que actualmente son solo explotadas marginalmente. Al mismo tiempo, Río Negro cuenta con un stock de ganado bovino de las razas Heresford y Aberdeen Angus de 464 mil cabezas. Si bien parte del proceso de cría e

invernada se lleva a cabo fuera de Río Negro, la faena y procesamiento de la carne se produce dentro de la provincia.

- ***Actividad pesquera:*** Actualmente esta actividad se basa en la explotación de los recursos marinos del Golfo San Matías, desarrollándose la pesca de arrastre de especies demersales (merluza, pez gallo, mero, salmón de mar, abadejo, lenguado, etc.). Si bien los niveles de capturas han ido disminuyendo en los últimos años se espera que con el nuevo marco económico se tienda a generar un proceso de faena y procesamiento en el continente en lugar de los buques factoría, con lo cual aumentaría el valor agregado del producto que hoy se exporta congelado o en fresco. Si bien por el momento es solo una actividad incipiente, la piscicultura en aguas continentales presenta un horizonte muy favorable en virtud de las condiciones ecológicas para desarrollar esta actividad como así también la tendencia mundial a consumir este tipo de productos. Estudios realizados por la Universidad del Comahue estiman una producción sostenida en torno a las 4.500 tn. sólo en el embalse de Alicurá.
- ***Turismo:*** El desarrollo de está actividad es muy relevante en la zona andina donde se han formado centros turísticos de relevancia internacional. Los principales atractivos lo constituyen los bellos paisajes inmersos en los Parques Nacionales y la práctica de deportes invernales y turismo de aventura para los cuales la provincia ofrece muy buenos escenarios y una infraestructura que permite el desarrollo de los mismos. Recientemente ha crecido el corredor de las “playas patagónicas” en el cual se destaca el balneario de Las Grutas.

Neuquén

Si bien es una provincia mediterránea, posee numerosos pasos cordilleranos de fácil acceso que le permiten crear una banda infraestructural integral y multimodal que conforman un corredor bioceánico que concentra y canaliza el intercambio de bienes a través de los puertos del Pacífico y del Atlántico.

- **Productos derivables al ferrocarril**
  - ***Minería:*** es uno de los sectores con mayor potencial. Durante el 2001 el gobierno provincial lanzó una política minera abierta a las inversiones nacionales y extranjeras sustentada en reglas de juego claras y un nuevo marco jurídico que promueva la inversión. En la provincia existen, entre otras, importantes reservas de oro, cobre, potasio, dolomitas, bentonita y baritina.
  - ***Hidrocarburos:*** existen áreas hidrocarburíferas sujetas a posibilidades de licitación.

- ***Forestación:*** Neuquén presenta óptimas características ecológicas y ambientales para la producción de coníferas con fines comerciales. Presenta una extensa superficie de tierras aptas, alrededor de 600.000 ha, de las cuales 150.000 tienen alta aptitud y 450.000 aptitud media, con crecimientos superiores a los 20 m3/ha/año. En la zona bajo riego del valle de los ríos Neuquén y Limay existen amplias zonas forestadas con álamo, en forma de cortinas protectoras de las explotaciones frutícolas. La Corporación Forestal Neuquina (CORFONE SA), creada en 1974 posee el vivero más grande de la Patagonia con una producción de 9 millones de plantas/año.

- **Otros productos**
  - ***Turismo:*** si bien muestra un grado de desarrollo importante en varios de los corredores turísticos, todavía presenta una gran cantidad de oportunidades en circuitos que están subdesarrollados en cuanto a los servicios y la infraestructura que presentan. Existe un importante número de proyectos identificados en localizaciones turísticas para los cuales la Provincia tiene particular interés en que se desarrollen, por lo cual se establecen diversos incentivos a la inversión.
  - ***Expansión del área frutihortícola:*** El proyecto el Chañar III pondrá bajo riego 3.000 hectáreas aptas para la producción de pera, manzana, nogal, berrys, uvas y otros frutales de carozo. El proyecto ofrece a potenciales inversores lotes desmontados, parcelados, irrigados y puestos en producción. Por otra parte, debido a las condiciones agroecológicas el sector puede diversificar su ofertar y abastecer diferentes nichos de mercado, sumándose además la posibilidad de producción de frutas orgánicas.

Chubut

- **Productos derivables al ferrocarril**
  - ***Forestación:*** la provincia cuenta con casi 2 millones de hectáreas con alta aptitud forestal, al mismo tiempo existen regímenes de promoción a la inversión forestal tanto a nivel provincial como nacional.
  - ***Minería:*** la provincia adhiere a la Ley Nacional de Inversiones mineras con la cual se genera un marco propicio para inversiones privadas en el sector minero, en los siguientes minerales: oro, plata, zinc, cobre y plomo.

- **Otros productos**
  - Servicios relacionados con el turismo en los distintos corredores turísticos de la Provincia.

Santa Cruz

- **Productos derivables al ferrocarril**

  La provincia presenta sectores con alto potencial, como ser las instalación de destilerías para la producción de naftas de alto octanaje y la explotación de minerales, oro y plata en la zona de Manantial Espejo y caolines y arcillas en el Departamento de Magallanes.

- **Otros productos**
  - Fomento del turismo en las siguientes zonas: El Calafate, El Chaltén y Río Turbio. El Estado ha realizado fuertes inversiones en infraestructura en estas regiones y está interesado en que el sector privado desarrolle actividades relacionadas con el turismo en esos corredores.
  - Cría de salmónidos, crustáceos y bivalvos.
  - Lavaderos de lana e industrialización de la carne ovina para exportación.
  - Pelíferos (zorros y visones)
  - Arte Rupestre.

Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

La Provincia se encuentra implementando un plan de desarrollo que pretende constituir la Provincia en un centro industrial de alta calidad, dinamismo e innovación, un modelo argentino de desarrollo productivo sustentable en base al aprovechamiento integral de los recursos naturales (pesca, bosques, ganadería, agricultura, etc.), un destino turístico nacional e internacional de calidad y un centro logístico y de transportes de los mares del sur y de la Antártica.

Los objetivos que se persiguen para una estrategia de desarrollo económico son:

- Generar nuevas empresas vinculadas a los tres sectores prioritarios: empresas de base en recursos naturales, industrias promocionadas (electrónica, textil y plástica), empresas vinculadas directa o indirectamente al sector turístico.
- Aumentar significativamente la complementariedad y la interconexión entre los diferentes sectores productivos.
- Modernizar el sistema productivo y mejorar las condiciones de competitividad de manera que permitan aumentar la rentabilidad de las empresas y por lo tanto sean sostenibles a través del tiempo.

Infraestructura adicional existente

Infraestructura Aeroportuaria

La región en análisis cuenta con 14 aeropuertos. Dos se hallan en la Provincia de Tierra del Fuego (Ushuaia y Río Grande); dos en Santa Cruz (Río Gallegos y Calafate); cuatro en Chubut (Trelew, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia y Esquel); tres en Río Negro (Viedma, Bariloche y General Roca) y tres en Neuquén (Neuquén, San Martín de los Andes y Cutral-Co). Asimismo, por la estrecha cercanía a la zona en cuestión, cabe acotar la existencia de otros dos en la Provincia de La Pampa (Santa Rosa y General Pico). De ellos, cinco son de uso internacional: Comodoro Rivadavia, Neuquén, Río Gallegos, Río Grande y San Carlos de Bariloche. El más importante es el de Río Gallegos con una pista principal de 3.550 m x 45 m.

Infraestructura Portuaria

En la región patagónica existen 20 instalaciones y/o terminales portuarias. Las Provincias de Chubut y Santa Cruz cuentan con siete cada una, Tierra del Fuego cinco y Río Negro una. A continuación se nombran los puertos de la región:

Provincia de Río Negro	***Provincia de Chubut***	***Provincia de Santa Cruz***
San Antonio Este	Puerto Madryn	Caleta Olivia
	Rawson	Caleta Paula
	Camarones	Puerto Deseado
	Olivares	San Julián
	Caleta Córdova	Punta Quilla
	Km 3 (YPF)	Río Gallegos
	Comodoro Rivadavia	Punta Loyola

Provincia de Tierra del Fuego
S. Sebastián (Cullen)
S. Sebastián (Cruz Del Sur)
Río Grande
Terminal Orión (YPF)
Ushuaia

El movimiento de las mismas superó en el año 2002 los 21.000.000 de toneladas, siendo el petróleo y sus derivados la principal mercadería que se comercia (alrededor del 85 %). En segundo orden los productos del mar y luego la fruta. Los principales puertos comerciales son San Antonio Este, Madryn y Puerto Deseado, operando anualmente cerca de 2.000.000 ton. En otro orden, los dos últimos citados y conjuntamente con Ushuaia tienen en la actualidad un

movimiento de contenedores de alrededor de 75.000 TEUS anuales.

Red Vial

La longitud total de la red vial alcanza en la región patagónica los 36.161 Km., de los cuales 9.525 son de jurisdicción nacional, y 26.636 de jurisdicción provincial. El 60% de la red vial nacional de la región se encuentra pavimentada -muy inferior a la media del país con el 81%- y tan solo el 10% de la red provincial también lo está -20% es en este caso el promedio nacional. La región patagónica presenta una poco densa red vial respecto al total del país, siendo de 4,59 kilómetros de caminos por km2 para la región patagónica, frente al total de la Argentina que llega a los 8,28 kilómetros de caminos por km2. Ahora bien la situación cambia si se toma el número de habitantes por kilómetro de caminos, en el caso de la región por cada kilómetro de red se tienen 48 habitantes, mientras que para la Argentina la relación alcanza 157, lo que se explica por la baja densidad de la región que representa el 28,3% de la superficie del país y está sólo habitada por el 4,8% de su población. Se destacan dos ejes viales que conectan la región con el "norte". La Ruta Nacional Nº 3, ubicada sobre la Costa Atlántica y es la de mayor importancia por su conectividad con el resto de la red, y la inconclusa Ruta Nacional Nº 40, recostada sobre la Precordillera.

Los volúmenes de tránsito diarios solo adquieren relevancia en los alrededores de los centros urbanos sobre la costa atlántica, siendo muy bajos en el resto de los tramos, aunque en estos con una importante participación de los camiones. Es así que por ejemplo sobre un tramo central de la RN Nº 3 en la Provincia de Santa Cruz se alcanza un tránsito de 530 vehículos por día de los cuales 125 son camiones (con acoplado y semirremolques). Al avanzar hacia el norte, el volumen de tránsito aumenta, por ejemplo sobre la misma ruta en los límites de las provincias de Río Negro y Chubut el TMDA (Tránsito Medio Diario Anual) alcanza a 1120 vehículos, con una participación del 50% en los camiones, es decir del orden de los 550 camiones diarios. La conectividad transversal, es decir entre la costa y la precordillera, es aún menor, llegando a 20 vehículos diarios sobre la RN Nº 288 y la intersección de la RN Nº 40S, mientras que en Río Mayo en Chubut, en el cruce de la RN Nº 26 y la RN Nº 40S se tienen sobre la primera 100 vehículos diarios en camino consolidado y entre 15 y 50 vehículos por día sobre la segunda con iguales características de pavimento. Al momento de este informe no se cuenta con una encuesta origen destino de los viajes de estos camiones, con lo cual no se puede conocer la distancia total del viaje ni su destino final con el fin de realizar un ejercicio de asignación y derivación de carga al modo ferroviario.

Autotransporte de Pasajeros de Larga Distancia

Tomando solamente aquellos prestadores nacionales, es decir sin considerar el

tráfico dentro de cada provincia, el tráfico que se podría derivar a este modo representa al 1,5 % del tráfico total del país; es decir un volumen demasiado bajo como para considerar su derivación.

Impacto social y demográfico de los proyectos a gran escala

Si partimos de la premisa de que las sociedades humanas conforman un sistema cuyos componentes (económicos, sociales, políticos, etc.) se hallan íntimamente relacionados, los datos que surjan de los estudios de impacto social serán sumamente útiles al momento de analizar los otros tipos de variables del sistema social, como son por poner un ejemplo las variables netamente económicas. Las sociedades humanas conforman un todo complejo donde su estudio por partes componentes -o sea la subdivisión de la misma en partes que se abordan desde disciplinas específicas- es producto de la organización práctica y operativa del campo del conocimiento, donde se tienen en cuenta una enorme y compleja cantidad de variables analizadas al encarar la investigación de dichas sociedades.

Debe considerarse, a su vez, que el análisis fragmentado de cada campo específico (económico, ecológico, demográfico, etc.) solo debe ser un primer paso en los niveles de estudio; luego debe necesariamente integrarse todo el conjunto de la información en un solo cuerpo que de cuenta del sistema social en su totalidad. De esta manera podrá hacerse una aproximación mas adecuada a las reales consecuencias del impacto que sobre la población humana provoca un proyecto a gran escala.

Los principales parámetros y causas de estancamiento y reducción de las poblaciones humanas son:

- Ausencia de vías de comunicación adecuadas para acceso y salida tanto de recursos materiales como de personas.
- Escasez de recursos básicos para la reproducción económica, material y subsistencial de la población, a saber: agua, materias primas para la construcción edilicia, alimentos suficientes, etc.
- Incremento del costo de los productos no locales principalmente ante la dificultad del traslado sobre todo cuando las vías de acceso presentan algún tipo de problema.
- Dificultad para el acceso a servicios básicos como luz eléctrica, gas natural, agua corriente. Si bien es cierto que poblaciones rurales han subsistido largamente en el tiempo con ausencia de alguno de ellos, destacamos aquí la imposibilidad del desarrollo y mantenimiento continuo y sostenido de altos índices de población en tal circunstancia.
- Inadecuada atención médico-asistencial (relacionado principalmente a la escasez de profesionales del área y medicamentos suficientes), provocando

el estancamiento o una lenta y progresiva disminución del número de habitantes. Este fenómeno sería efecto directo del bajo promedio de vida que, como es bien sabido, está directamente relacionado, entre otros factores, con las inadecuadas condiciones médicas y sanitarias de determinadas regiones.

- Dificultad para desarrollar plenamente los vínculos familiares, situación producida a raíz de la emigración de gran número de personas, sobre todo de jóvenes en busca de mejores posibilidades de vida, provocando en muchos casos la emigración del grupo familiar completo.

Es importante destacar que este tipo de problemas son simultáneamente causa y consecuencia de una situación de excesiva centralización de regiones mas desarrolladas respecto de otras que lo son menos. Con esto queremos decir que se genera un círculo vicioso en donde la escasez de recursos y producción, sumado a la casi inexistente red de comunicación, genera una dependencia de recursos y productos de las regiones centrales. Estas al convertirse en abastecedoras de un gran número de zonas aumentan en demasía sus posibilidades de absorber los recursos humanos que se filtran desde las regiones menos desarrolladas y que por ende tienen muy poco para ofrecer tanto a sus propios habitantes, como a inmigrantes de otras regiones.

Antecedentes

Seguidamente se describen los antecedentes de los proyectos que tienen algún punto en común con el que este grupo está planteando. Remontándonos al siglo XIX, en el año 1884 se autoriza la construcción de ramales patagónicos transversales como Pto. Madryn / Alto las Plumas (Pcia. de Chubut); Comodoro Rivadavia / Colonia Sarmiento (Pcia. de Chubut); y Pto. Deseado / Colonia Las Heras (Pcia. de Santa Cruz).

Mas cerca en la historia, en el año 1994 por ley 24.364 el Gobierno Nacional dispone ejecutar un estudio de prefactibilidad para la construcción, operación y mantenimiento, bajo el régimen de concesión de un ferrocarril transpatagónico que interconecte las Provincias de Santa Cruz, Chubut y Río Negro, con el resto de la red ferroviaria existente. En el año 1998 se suscribe entre el Gobierno Nacional y las Provincias Patagónicas el “Tratado para el Desarrollo Portuario y Ferroportuario de las Provincias Patagónicas”, firmándose el decreto 309/98 declarando incluido en el régimen de iniciativa privada la propuesta presentada por la consultora Canarail Inc. Además, por decreto 345/98 se declara de interés nacional dicha propuesta y se faculta a la Secretaria de Transporte a la preclasificación de postulantes interesados en participar en la Licitación Pública Nacional e Internacional para la construcción, operación y mantenimiento de la Vinculación Ferroviaria Transpatagónica.

Principales Leyes Nacionales que hacen al Desarrollo de las Comunicaciones Terrestres en la Patagonia

- **Ley N°. 3.658:** Autorización para practicar los reconocimientos para proyectar la construcción de ferrocarriles y canales de navegación en los territorios del Río Negro, Neuquen, Chubut y Santa Cruz.
- **Ley N°. 5.559:** Autorización para estudiar, construir y explotar diversos ramales de ferrocarril para fomento de los territorios nacionales.
- **Ley N°. 18.575:** Establece las bases fundamentales para promover el desarrollo e integración de las Áreas de Frontera.
- **Ley N°. 23.195:** Régimen de franquicias tributarias para las provincias de Río Negro, Neuquén, Chubut y Santa Cruz (Ley de Facto N°: 22.463). Prórroga.
- **Ley N°. 23.212:** Obras de vinculación física del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur con la Provincia de Santa Cruz. Declárese de interés nacional su ejecución.
- **Ley N°. 23.253:** Ferrocarril General Roca. Construcción de tramo que prolongue sus vías desde la punta de riel en Zapala hasta el límite con la República de Chile.
- **Ley N°. 23.254:** Obras de remodelación y eventual ampliación del puerto de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires. Declaración de interés nacional.
- **Ley N°. 24.364:** Estudio de prefactibilidad para la construcción y funcionamiento bajo el régimen de concesión de una línea férrea en la región patagónica.

Proyecto del ferrocarril transpatagónico

La estrategia geopolítica de un país se va aggiornando, a medida que cambian los objetivos y la necesidad de adaptación de la infraestructura vigente a esos objetivos, cada vez más exigentes. El desarrollo geoeconómico requiere obras de infraestructura diversas y en cada caso será necesario establecer estímulos y facilidades que atraigan a los capitales privados, sobre la base de emprender sólo aquellas obras que resulten rentables a sus intereses y respeten el equilibrio ambiental.

En la región patagónica, el aprovechamiento múltiple del Río Santa Cruz, permitirá obtener energía eléctrica con represas en dos de sus principales desniveles, desarrollar el valle con obras de riego, incorporando tierras para la colonización y radicar industrias electro-intensivas. La explotación de los ricos yacimientos carboníferos Santacruceños (Yacimientos carboníferos Río Turbio, que reinició sus exportaciones y el Fomicruz-Cerro Vanguardia, que genera exportaciones por U$S

70 millones, permitirá su conversión por proceso carbónico, en tonelaje equivalente de gas y de petróleo, para proveer de energía a los emprendimientos industriales de la Patagonia austral, cuya comunicación fluida y directa con Tierra del Fuego, obviando el tramo chileno, es impostergable para cualquier proyecto integrador. El completamiento del plan de obras hidroeléctricas de la región del Comahue, transformaría a Neuquen en un centro de petroquímica pesada, aportando energía para emprendimientos de la Patagonia Norte.

La industria pesquera, según informe de Pespasa (Explotación Pesquera de la Patagonia S.A.) con la incorporación de buques y plantas de avanzada tecnología, permite abastecer los mercados más exigentes. La industria exporta más del 80 % de su producción, equivalente a 900 millones de U$S anuales, lo que obliga a contar con empresas modernas, eficientes y competitivas, para lo cual una red de transporte que permita cubrir extensiones distantes hacia los puertos de embarque u otros destinos del interior del país, es de suma importancia para el logro de una reducción de costos que haga competitivo su precio final.

El desarrollo precitado, se apoyará prioritariamente en la explotación de todo aquello que seamos capaces de producir a costo y calidad internacionales, sobre la base de la innovación tecnológica y con un costo final competitivo, para lo cual es imprescindible abaratar los costos de Transporte, siendo el FF.CC el medio idóneo en tal objetivo, es decir el que permite superar las ineficiencias y superposiciones actuales y los diferentes modos, para lo cual también tendrá que participar en un sistema de complementariedad modal adecuado, para un desarrollo territorial extenso y con nuevas áreas económicas en alto grado de desarrollo y alto potencial de expansión futura.

Los datos demográficos de la zona patagónica, complementan este informe socio-económico donde, si bien el mayor problema son grandes extensiones de territorio con una densidad relativamente baja, pero con alto potencial a futuro. Según investigaciones recientes la Patagonia es la región con mejor calidad de vida del interior del país. Además tiene el mayor porcentaje de población ocupada del país, con una tasa de empleo del 50,4 %; el menor porcentaje de indigentes (18,5 %) y muy bajas tasas de mortandad. Es de destacar también que Tierra del Fuego y Santa Cruz tienen los índices más bajos de la Argentina de analfabetismo (0,7 y 1,4 % respectivamente.) y las más altas tasas de escolaridad.

En base a lo precedentemente expuesto puede apreciarse que la Patagonia está desarrollando una tendencia muy positiva en cuanto a desarrollo humano, pese a grandes barreras existentes como lo constituyen las grandes distancias. Es por ello que creemos que deben implementarse políticas activas y de proyectos a gran escala, como el que aquí se presenta, que posibiliten y brinden alternativas para el desarrollo general de la región, despertando quizás así a un gigante dormido que posee innumerables riquezas factibles de una sabia y sustentable explotación.

No debemos olvidar que la Patagonia, sometida a un régimen colonial y

centrista, ha contribuido en forma significativa al esfuerzo nacional con sus riquezas de petróleo, gas, carbón, lanas, frutas, minerales, etc., y no tuvo una correspondencia efectiva del interés publico permanente sistemático y sustentable para el desarrollo socio-económico de la misma, que le permita su integración total al resto de la nación.

Esta asignatura pendiente a la entrada del siglo XXI urge a desarrollar políticas públicas y privadas para que la Patagonia sea integrada socio-económicamente al resto del país. Deberá diseñarse un Plan de Acción de Mediano y Largo plazo para lograr el objetivo señalado. Dentro de ese plan existirán incumbencias del área pública, de la privada y por ultimo en conjunto pública-privada.

Área Pública:

- Política fiscal:
  - exención de impuestos para ciertas actividades
  - libre importación de bienes de capital
  - subsidios específicos.
- Política demográfica:
  - fomentar la inmigración interna y externa
- Política de vivienda:
  - estimulo financiero para la construcción de viviendas
- Políticas energéticas:
  - aprovechamiento hídrico, eólico y mareomotriz
- Políticas especiales de educación y sanidad
- Políticas de comunicaciones
- Políticas de transporte:
  - construcción del ferrocarril Transpatagónico Central y terminación de las líneas transversales existentes y proyectadas.
  - Modernización de los puertos. Desarrollo de polos ferroportuarios
  - ampliación de aeropuertos
- Políticas de aprovechamiento de los recursos hídricos para riego

Área Privada:

- Fomentar la explotación minera
- Producción manufacturera

  - estimular la radicación de industria afines al área en cuestión: Petroquímica, carbón-química, textil, astilleros, frigoríficos, derivados de la madera, etc.
- Pesca y flora marina
  - promoción de su explotación e industrialización.
- Agrícola ganadera
  - desarrollo de emprendimientos agrícolo-ganaderos.
  - explotación agrícola intensiva en los valles cordilleranos y los valles hídricos.
- Desarrollo forestal
- Turismo

Área Pública-Privada

En la primera parte de la fase del desarrollo socio económico de la zona y para actividades económicas estratégicas y que sean impulsores y catalizadores de la actividad productiva, sería interesante promover emprendimientos en conjunción de interés público y privado, en especial nos referimos a la implementación de infraestructura de transporte y energético, industrias básicas, siderurgia, construcción, astilleros, transportes marítimos, etc. Dentro de ese plan abarcativo e integrador, queremos señalar una actividad que es primordial esencial y estratégica para obtener resultados coordinados y armónicos, nos referimos a la construcción del ferrocarril Transpatagónico Central.

El ferrocarril es el medio del transporte de alta confiabilidad y el único apto para el transporte masivo y productos primarios con costos operativos aceptables para el valor de esos productos y además es el generador de asentamientos poblacionales estables alrededor de sus establecimientos (pueblos, estaciones, depósitos, talleres, etc.). Tal como lo señalábamos anteriormente para el desarrollo integrador de la Patagonia, la actividad de la construcción de viviendas, la explotación minera, forestal y agrícola ganadera, el transporte ferroviario constituye una herramienta eficaz e imprescindible para dichas actividades y con costos de transporte significativamente menores en relación a otros a medios alternativos (aéreo o carretero). Por último, tendría un efecto integrador, ya que esta red patagónica a construir se conectaría al resto de la red ferroviaria existente en el país.

Traza

En base a los antecedentes existentes y diversos estudios realizados en distintas épocas para la construcción y mantenimiento de una vinculación transpatagónica

podrían definirse tres trazas preliminares:

- ***Traza Costera Atlántica (aprox.1700 km.): Km. 195 (ramal existente Viedma - Bariloche). Puerto Madryn - Rawson/Trelew - Comodoro Rivadavia - Fitz Roy - Cdte. Piedrabuena - Río Gallegos.***

  Se desarrolla cercana al litoral marítimo y siguiendo el trazado de la Ruta Nacional Nº 3. El transporte en la zona de influencia de esta traza está servido por el modo carretero (Ruta Nº3) y el marítimo, con los cuales tendría que competir el Ferrocarril y obligar a competir al mercado.

- ***Traza Precordillerana (aprox.1.600 Km.): Ing. Jacobacci - Aguada Troncoso - Tecka - Río Mayo - Perito Moreno - Tres Lagos y Río Gallegos.***

  Se desarrolla a lo largo de la precordillera, su zona de influencia es atravesada por la Ruta Nacional Nº 40, que se extiende de Norte a Sur, comunicando los centros poblados precordilleranos.

- ***Traza Central (aprox.1.500 Km): Maquinchao - Gastre - Paso de Indios - Sarmiento - Las Heras - Gob.Gregores - Esperanza - Río Gallegos.***

  Se desarrolla a lo largo de la meseta central patagónica y en su zona de influencia no existen rutas con las que el ferrocarril deba competir para la captación de los tráficos que en ella se generen.

Analizando las zonas de influencia de las tres alternativas consideradas, se estima que a los efectos de obtener un desarrollo armónico y racional de la Región Patagónica la Vinculación Transpatagónica debería construirse siguiendo la Traza Central, dado que las zona de influencias de las Trazas Costera y Precordillerana cuentan con ofertas alternativas de transporte que no se cuenta en la Traza Central.

Descripción de la Traza Central (aprox. 1.500 Km.)

Km. 566 (Ramal existente Viedma- Bariloche) – Gastre - Paso de Indios – Sarmiento - Las Heras - Gob. Gregores – Esperanza - Río Gallegos.

Se desarrolla siguiendo la meseta central patagónica. Tiene su inicio en el Km.566 del Ramal existente Viedma – Bariloche y su trazado transcurre entre el Arroyo Maquinchao y la Ruta Provincial Nº 5 hasta el límite con la Provincia de Chubut para desde allí continuar por el faldeo oriental de la Sierra Pire Mahuida hasta la localidad de Gastre desde donde se conectaría con un ramal a Puerto Madryn – Rawson/Trelew. Desde Gastre, la traza atraviesa la Pampa de Gastre para luego seguir los faldeos occidentales de la Sierras Taquetren y Garraf ubicándose paralela al Río Chubut cruzándolo a la altura del Paso Berwin para continuar paralela a la Ruta Provincial Nº 12 hasta Paso de Indios donde cruza el

Río Chubut. Desde Paso de Indios la traza continúa por las estribaciones occidentales de la Sierra Cañadón Grande y por los Lagos Musters y Colgué Huapi hasta ingresar a Sarmiento cruzando el Río Senguer.

Desde Colonia Sarmiento, sigue paralela al Río Senguer hasta el límite de la Provincia de Santa Cruz en el paraje Los Monos, desde donde se desvía hacia el Sudeste atravesando la Pampa del Setenta, paralelamente a la Ruta Provincial Nº 18 para llegar a Las Heras (ramal Puerto Deseado Colonia Las Heras). Luego de atravesar el Río Deseado, la traza sigue a través de la Meseta del Pedrero hasta la Estancia "La Mata" y de allí continuar paralela a la Ruta Provincial Nº 12 hasta el cruce del Hotel Dos Manantiales y atravesando en diagonal Sudoeste la Gran Planicie Central llegar a Gob. Gregores. Desde Gob.Gregores se desplaza hacia el Sur hasta Esperanza y luego en dirección Este hasta Río Gallegos. La vinculación de la Traza Central con la Provincia de Tierra del Fuego, se implementará a través de un servicio marítimo Roll on - Roll off entre Punta Loyola (Prov. de Santa Cruz) y Caleta La Misión (Prov. de Tierra del Fuego).

Conexión con los puertos de los Océanos Atlántico y Pacífico

La conexión con los puertos se hará a través de los corredores Bioceánicos siguientes:

- Puerto San Antonio E - San Antonio O. - Bariloche - Paso Cardenal Samoré - Puerto Talcahuano (Chile).
- Puerto Deseado - Las Heras - Río Mayo - Puerto Chacabuco (Chile) a través del paso Huemules.
- Puerto Comodoro Rivadavia - Las Heras - Río Mayo - Puerto Chacabuco (Chile) a través del Paso Huemules.

Para la materialización de estos corredores se debe rehabilitar por lo menos dos de estos tres ramales ferroviarios patagónicos, Colonia Sarmiento - Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado - Las Heras, e implementar desde la confluencia de estos ramales (Colonia Sarmiento y Las Heras) un transbordo intermodal para los tráficos cuyo destinos sea el Océano Pacífico. La rehabilitación de los dos ramales citados insume aproximadamente U$S 60.000.000 (Colonia Sarmiento - Comodoro Rivadavia U$S 40.000.000 y Puerto Deseado - Las Heras U$S 20.000.000). Con esta rehabilitación se unirá la traza central proyectada con los puertos mencionados.

Conexión con el resto de la Red Ferroviaria Existente

La vinculación del Ferrocarril Transpatagónico con la red ferroviaria existente se concretaría mediante un ramal que uniría la Estación Maquinchao (ramal existente Viedma - Bariloche) y Estación General Roca (Ramal existente Bahía Blanca - Zapala), permitiendo también acceder al Puerto Bahía Blanca (O. Atlántico) y al de

Talcahuano (Chile). En cuanto al ingreso a la Zona Cuyo se haría circulando los Ramales existentes Zapala - Bahía Blanca - Darregueira -H.Renancó, a la Zona Rosario a través de la Línea Rosario - Pto. Belgrano (R.P.B.) y al Gran Buenos Aires mediante los Ramales Zapala - Bahía Blanca - Pringles - Bolívar - Emp. Lobos - Merlo - Haedo - Emp. Caseros. La Provincia de La Pampa se conectaría al sistema a través del ramal Pico - Timote. Asimismo deberá construirse e integrarse al Emprendimiento Transpatagónico el acceso ferroviario al Puerto San Antonio Este.-

Características del Emprendimiento

Características constructivas

Para posibilitar la vinculación del emprendimiento patagónico al resto de la red ferroviaria existente se fijaron para el mismo las siguientes características:

- Trocha ancha (1,676 mts).
- Capacidad de carga 22 toneladas/eje.
- Velocidad máxima: 120 Km/hora para trenes de carga. Esta estructura de vía permitiría correr trenes de pasajeros a mayor velocidad.
- Estaciones en ciudades o pueblos importantes.
- Desvíos de cruce cada 100 Kms. Longitud mínima 1800 mts.
- Longitud total del emprendimiento 1400 Kms.

Infraestructura de la vía

- Riel de 50 o 54 Kg/mt perfil UIC de 36 mts. de largo.
- Durmientes de hormigón construidos en el lugar a razón de 1600/Km.
- Fijaciones elásticas.
- Balasto de piedra de la zona.
- Terraplenes con tierra y agregados del lugar de construcción y compactación de acuerdo a normas.
- Obras de arte menores (Alcantarillas, pasos a nivel y puentes menores de 10 mts.) incluidas en el costo por kilómetro de vía.
- Obras de arte mayores (aproximadamente tres de cierta envergadura), estaciones y galpones a definir y valorizar luego de la traza definitiva.
- Pendiente máxima 2%.
- Radio de curva mínimo 800 mts.

Costo Total de la Obra Central	U$S 450.000.000
Costo de la rehabilitación de ramales	U$S 60.000.000
Tiempo de Ejecución	4 años
Mano de Obra Directa a Ocupar	3.000 operarios
Mano de Obra Indirecta	3.000 operarios
Total de Puestos de Trabajo	6.000 operarios

Conclusiones

La integración de la Patagonia al resto de la Nación es un impostergable compromiso de todos los argentinos sin distinción ya que, si no demostramos nuestra capacidad de producir el ordenamiento del territorio encarando - sin mas dilaciones - las obras de infraestructura mínimas e indispensables a los fines de revertir los actuales condicionamientos estructurales en toda el territorio patagónico -inclusive el insular-, quedará cada vez más expuesto a las acechanzas provenientes de distintas direcciones, conducentes al desmembramiento geográfico-político.

Para iniciar esta magna empresa de transformación, debemos recordar que la historia no perdona los fracasos, y en buena parte del siglo anterior lo hemos sufrido, rodeado de un vecino que tiene un desarrollo demográfico mucho más importante en la región, en relación con su espacio y es por ello, que propenderá a buscar en el nuestro, descomprimir sus núcleos poblacionales. No nos queda más que el ingenio y el talento, no solo si queremos desarrollarnos sino también sobresalir. Aceptar esto es el primer paso, para salir de un sueño, cuando el día está muy avanzado y hace rato que brilla el sol.

Reflexión final

En las líneas anteriores se han planteado en el marco de la Ley Ferrocarril Transpatagónico que también fue mencionada, dos proyectos alternativos, el original desarrollado por CANARAIL en el marco de la Ley citada y que no prosperó, y un segundo anteproyecto elaborado por un destacado grupo de trabajo coordinado por el Ing. Roberto Cruz en el seno de la Secretaría de Obras Públicas, denominado Ferrocarril Transpatagónico Central. Como pudo observarse, el proyecto primero privilegia su trazado por la costa patagónica desde San Antonio Oeste a Río Gallegos, con una conexión desde Choele-Choel y accediendo a la red nacional por el ramal Bahía Blanca-Carmen de Patagones. Además, engloba a líneas existentes y en funcionamiento como Bahía Blanca-

Neuquén- Zapala, proponiendo la construcción del Trasandino del Sur por el Paso del Pino Hachado, y la línea a San Carlos de Bariloche con una terminal intermodal relacionada con la ruta Nº 40 y el Paso del Puyehue (Cardenal Samoré). La provincia ha realizado un estudio sobre dicha terminal. También incorpora la reconstrucción y extensión de ramales clausurados, accesos a centros generadores de tráfico y la conexión con transbordadores a Tierra del Fuego.

El segundo proyecto, en cambio, propone un trazado central en conexión con líneas existentes por los ambientes de las mesetas y estepa patagónica de escasa y dispersa población. Como pudo observarse, la línea arranca de Villa Regina sobre el corredor Bahía Blanca-Zapala y se dirige a Nahuel Niyeu, sobre el corredor San Antonio- Bariloche. Por esta línea continúa hasta Maquinchao y de esa población comienza un nuevo trazo hacia el sur por el ámbito mesetario siguiendo un itinerario que pasa por Gastre, Paso de Indio, Colonia Sarmiento, Las Heras, Gobernador Gregores, Esperanza y Río Gallegos. A esta altura, debemos manifestar que la infraestructura, en este caso la ferroviaria, no genera de por si desarrollo. Todavía se tiene la percepción del "ferrocarril poblador" de comienzos del siglo pasado. En principio, una cosa era poblar la Pampa y otra muy diferente es la Patagonia. Además, a fines del siglo 19 y hasta casi los mediados del siglo 20, la única opción de poblar, poner en valor el territorio, extender las fronteras productivas e integrar el espacio nacional era por medio del ferrocarril, la otra alternativa era la tracción a sangre. El ferrocarril era un sistema de transporte general.

En los tiempos actuales, los ferrocarriles son un medio de transporte que se especializa en ciertos servicios, como por ejemplo la movilidad de cargas masivas en distancias considerables, integrado al resto de los modos de transporte y complementado con ellos. En términos generales, la Patagonia carece de esos tráficos masivos localizados origen- destino, mientras que las cargas potenciales más dispersas y de menor monto han encontrado en la carretera una modalidad más adecuada y flexible pese la las distancias.

En lo concerniente al transporte de pasajeros, la situación no es favorable para el ferrocarril, salvo en las líneas transversales ya existentes de la Patagonia Norte. En consecuencia, la construcción del Ferrocarril Transpatagónico en toda la extensión propuesta presenta a nuestro entender grandes dudas y escasa viabilidad. El trazado por la costa se superpone a la ruta Nº 3 y al transporte marítimo, es decir a dos modos más. El diseño del ferrocarril por la alternativa central no se superpone con los otros modos, pero discurre por ámbitos altamente desérticos en el amplio sentido del concepto.

No obstante, somos muy respetuosos de los autores de ambos proyectos, por ello les hemos solicitado una síntesis para ponerlos en el debate. Por el momento, tal cual lo hemos propuesto desde el CIMOP (Una Visión Estratégica del

Transporte en la Argentina; Horizonte 2010), 2003 y 2004, nos inclinamos por ir construyendo dichas líneas por tramos. En consecuencia, afirmamos nuestra propuesta de trazar los siguientes sectores de red:

- Choele- Choel- San Antonio Oeste
- Acceso (27 km) San Antonio Oeste al Puerto de San Antonio Este.
- San Antonio Oeste; Punta Colorada (Acceso a Puerto Madryn y Trelew con terminal intermodal y zona de actividades logísticas en aeropuerto local).

De esta manera, esta terminal podrá conectarse en forma de transporte combinando tren- camión con la ruta Nº 3. A su vez, la terminal intermodal cercana al Aeropuerto de San Carlos de Bariloche, combinará tren- camión con la ruta Nº 40 a lo largo de la Cordillera y con el Paso Cardenal Samoré, el segundo en tráfico luego del Cristo Redentor. Más adelante, nuevos escenarios podrán conducir a nuevas decisiones. Por esta razón, preferimos referirnos a Ferrocarriles de la Patagonia, más que al concepto de Transpatagónico.

En este marco, debe evaluarse la reconstrucción con 20 tn/eje de capacidad portante el ramal Puerto Deseado- Colonia Las Heras y su posible extensión en un primer tramo hasta Lago Buenos Aires (Perito Moreno) y luego en segundo término el tendido de vías hasta Puerto Aysén (Chile) sobre el Pacífico. Además, y en esa misma línea, debe ponderarse la idea explicitada oportunamente por el CIMOP (ob. Op. Cit.), de extender el ferrocarril de Río Gallegos a Río Turbio, desde esta última población a Puerto Natales (Chile), con carácter bioceánico. Este proyecto parece tener recientemente la bendición de la Sra. Presidente de Chile. Finalmente puede citarse la posibilidad de un trazado por el ámbito andino-preandino de la cordillera patagónica tal vez el más interesante siempre y cuando como ya se señalara al comienzo de este trabajo el mismo se realiza en el contexto de una estrategia para el desarrollo y ordenación territorial de la franja occidental de la Patagonia. Las ideas centrales de esta alternativa se agregan como un anexo al presente trabajo.

FERROCARRIL TRANSPATAGONICO (Anexo)

Alternativa de trazado por la franja occidental andina-preandina

En los trabajos sintéticamente resumidos en el documento anterior se planteaban dos alternativas de trazado del Ferrocarril Transpatagónico una por el ámbito costero con algunos enlaces hacia el oeste y otro que podemos denominar central por los ambientes geográficos de las mesetas. En este caso, nos referiremos a una traza que se extienda de norte a sur en forma paralela a la Cordillera Patagónica.

De los tres trazados en discusión el que se considera el más viable es el de la traza cordillerana siempre y cuando el trazado ferroviario sea realizado dentro de una estrategia de desarrollo territorial de todo el ámbito cordillerano en donde la multiplicidad y riqueza potencial de los valles que alberga la cordillera, los parques nacionales y áreas protegidas, los ambientes naturales de alto atractivo turístico y las condiciones para asentamiento poblacional y actividades en la mayor parte del ámbito pre- andino demuestran que toda esta franja occidental de potencialidad en término de actividades económicas diversificadas insertas en ambientes naturales de belleza excepcional pero de gran fragilidad ecológica constituye el área de mayor potencialidad para el desarrollo futuro de la Patagonia. En consecuencia, la construcción de una infraestructura, en este caso ferroviaria, debe realizarse dentro de una estrategia que ponga en valor toda esta zona, en consecuencia el trazado ferroviario deberá realizarse en forma paralela a la planificación del desarrollo regional. Pensar en la construcción de un ferrocarril por el ámbito señalado nos conduce a reflexionar sobre los siguientes aspectos:

La red ferroviaria a considerar debe partir de un diseño del trazado que tiene al menos tres escalas de análisis:

1º) La primera que podemos llamar trazado estructural es aquella que permite desarrollar una traza en función de dar accesibilidad y conectividad al sistema de asentamientos humanos (ciudades y poblaciones) a las cuales se desea servir con el trazado ferroviario.

2º) La segunda que podemos denominar trazado posible y que a su vez puede tener diferentes opciones se relaciona en cómo conectar esos asentamientos

adaptando los trazados ferroviarios a la complejidad de los ambientes naturales en los cuales se ha de insertar. En ese sentido, debe señalarse que la traza ferroviaria en algunos lugares ha de discurrir por el ámbito pre-andino, en otros por los ambientes de la estepa patagónica y las mesetas y en muchos lugares por una franja de contacto entre ambos denominada ecotono. Estos ambientes son de altísima complejidad geomorfológica, topográfica, biótica e hídrica en consecuencia, ha de requerir estudios muy pormenorizados en el terrenos apoyados por imágenes satelitales, mosaicos aerofotogramétricos, estudios cartográficos y topográficos que muestren las diferentes opciones del trazado según las curvas de nivel y la dinámica de los procesos naturales con presencia muy activa y cambiante en toda esta área en los cuales deberá inscribirse el ferrocarril con sus condiciones específicas respecto a pendientes, gradientes, radios de curvas posibles, disponibilidad de agua a lo largo de la traza y otros aspectos que hacen a la ingeniería ferroviaria con relación al medio ambiente y con apoyo de agrimensura y ciencias reconocidas con el complejo geológico–geomorfológico–hídrico y su dinámica.

3º) La tercera consideración es la que podemos llamar traza de detalle que implica profundizar mucho más las consideraciones anteriores en diversos casos muy puntuales donde es muy difícil y a un alto costo trazar el ferrocarril teniendo presente lugares en los cuales el trazado ferroviario debería acercarse o alejarse de la cordillera propiamente dicha en tanto que para alcanzar algunos sitios de alto interés turístico los trazados serían altamente dificultosos cuando no imposibles, en estos casos debería haber un acceso carretero desde la traza ferroviaria hasta alcanzar algunos lugares clave de la cordillera. Este proceso es mucho más notable entre el Lago Buenos Aires y el Lago Argentino. Como ejemplos se puede señalar las áreas del alto Río Senguer y Río Mayo al noreste del Lago Buenos Aires, el acceso al Parque Nacional Perito Moreno que es fundamental integrarlo al sistema ferroviario y los accesos al Valle del Río de las Vueltas, del Río Fitz Roy y del Chaltén.

En toda la traza el ferrocarril tendrá que discurrir sinuosamente entre todos los ámbitos señalados. Todo ello requerirá estudios muy específicos que no existen, salvo algunos muy parciales realizados en las primeras décadas del siglo pasado cuando comenzaron a trazarse los ferrocarriles patagónicos impulsados por el Plan del Ministro Ezequiel Ramos Mejía.

A los fines de este informe solamente se hará una descripción de lo que hemos denominado anteriormente trazado estructural.

En este sentido, podemos señalar la siguiente alternativa con algunas variantes. El punto de arranque del trazado del Ferrocarril Transpatagónico cordillerano

debería ser San Carlos de Bariloche, debido que hasta allí llega el ramal más austral de la red troncal nacional que permita al proyecto ferroviario que estamos describiendo integrarse a todo el sistema y por otro lado debido a que la ciudad de San Carlos de Bariloche constituye el primer centro urbano en jerarquía de la cordillera patagónica y el centro turístico más importante del país después de Mar del Plata.

Podría existir una opción de partir más al norte, es decir desde Zapala hasta llegar a Bariloche, pero en todo este tramo los centros turísticos potenciales como Aluminé, Parque Nacional Laguna Blanca, Junín de los Andes y San Martín de los Andes, se encuentran muy al oeste o entre abruptos relieves que tornaría muy oneroso el trazado ferroviario, salvo que de Zapala se dirija a Piedra del Águila y bordeando la margen izquierda del Río Limay paralelo a la Ruta 237 alcance la vía a Bariloche. Sin embargo, y a los fines de este informe vamos a partir desde esta última ciudad según los fundamentos que anteriormente hemos expresado.

Las poblaciones que debería unir serían las siguientes según se observa en el mapa adjunto:

- San Carlos de Bariloche
- Pilcaniyeu (El trazado hacia el este por la vía actual de Bariloche a esta localidad obedece a la imposibilidad de bajar hacia el sur en forma directa desde Bariloche pues habría que hacerlo por el ámbito cordillerano del valle longitudinal de los Lagos Gutiérrez- Mascardi- Guillemo en el Parque Nacional Nahuel Huapi).
- El Maitén (Punto de conexión con el trazado de La Trochita)
- El Bolsón (Valle de las Golondrinas y de Mallín Ahogado con acceso a los valles de Foyel y Los Repollos).
- Acceso Lago Puelo y Valle del Río Azul.
- Epuyen (A partir de Epuyen habría dos opciones de la traza hasta Esquel una vía Leleque y otra de mayor atractivo turístico pero mucho más costosa y de impacto ambiental que sería llegar a Esquel por la margen este del Lago Rivadavia y el borde nordeste del Parque Nacional Los Alerces).
- Leleque.
- Esquel (Acceso al Parque Nacional Los Alerces y Represa de Futaleufú)
- Trevelin (Acceso al anfiteatro del Río Percey)
- Colonia 16 de Octubre
- Valle del Río Corinto
- Tecka (Acceso a Corcovado)

- Gobernador Costa
- Alto Río Senguer (Acceso a los lagos Fontana y La Plata)
- Río Mayo
- Perito Moreno (Lago Buenos Aires) y acceso a Los Antiguos. En este punto es importante analizar la reconstrucción del Ferrocarril Puerto Deseado Colonia Las Heras y su continuación hasta Perito Moreno y Puerto Chacabuco en Chile por lo cual se daría una conectividad norte –sur y este –oeste.
- Bajo Caracoles acceso Cueva de las Manos y Río Pintura
- Lago Strobel
- Lago Cardiel
- Tres Lagos
- Lago Viedma (Acceso a la población del Chaltén, cerro Fitz Roy y Río de las Vueltas)
- La Leona
- Pampa del Lago Argentino
- Calafate (Acceso al Parque Nacional Los Glaciares)

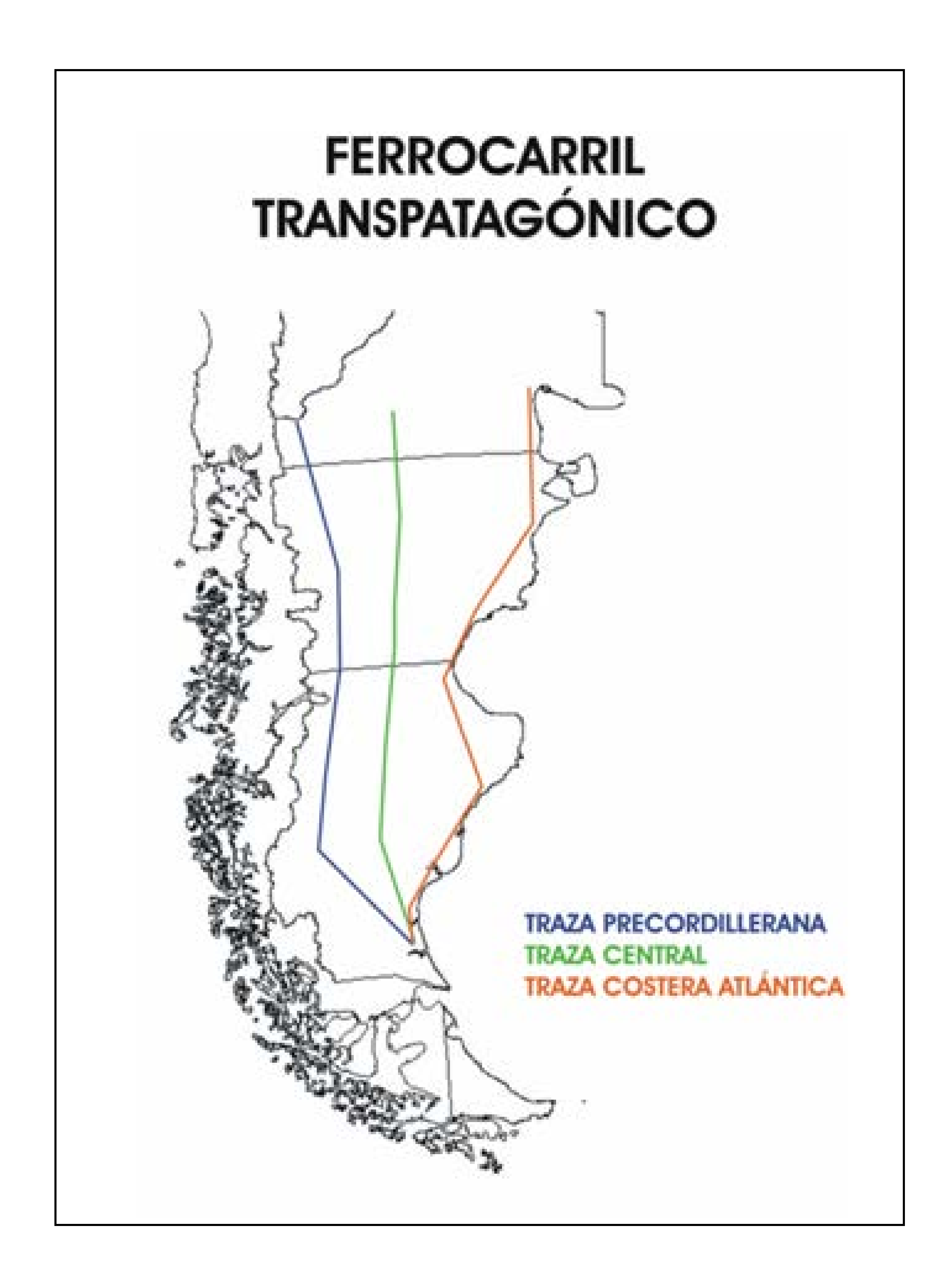
Desde San Carlos de Bariloche a Calafate estaría el trazado principal, sin embargo habría tres alternativas para extender más al sur o hacia la costa el trazado del Ferrocarril Transpatagónico que estamos analizando.

Alternativa 1

Continuar el trazado hacia el sur paralelo al ámbito cordillerano hasta Río Turbio siguiendo el borde oriental de la Meseta del Bote y del Italiano, llegar a la estancia Tapi Aike e introducirse por el Cañadón de estancia La Primavera entre el cordón Begamala y Cerro Tres Marías hasta alcanzar el Turbio y luego acceder a Puerto Natales Chile, esto permitiría complementar el Parque Nacional Los Glaciares en Argentina con el Parque Nacional Torres del Paine en Chile. Debe destacarse que esto anularía el proyecto de extender el actual ferrocarril Punta Loyola, Río Gallegos, Río Turbio hasta la localidad chilena citada.

Alternativa 2

Extensión de la traza ferroviaria desde el Calafate a Estancia La Esperanza y punto final en la ciudad de Río Gallegos.


FERROCARRIL
TRANSPATAGÓNICO
TRAZA PRECORDILLERANA
TRAZA CENTRAL
TRAZA COSTERA ATLÁNTICA

Alternativa 3

Extensión del ferrocarril desde el Calafate por el valle del Río Santa Cruz por la Barrancosa y el Condor Cliff hasta Puerto Santa Cruz. Este trazado posibilitaría el desarrollo integral del valle del Río Santa Cruz en la medida que como se dijo al principio del trabajo se gestione en forma conjunta la infraestructura ferroviaria y el desarrollo regional. Es decir, que con las diferencias de cultivos y plantíos por la latitud se podría desarrollar un “valle de Río Negro” en el sur de Santa Cruz lo que implicaría también la colonización de toda la pampa oriental del Lago Argentino regada por el Río La Leona.

El otro elemento a considerar y de vital importancia es la definición de la trocha para lo cual sería aconsejable la trocha ancha o la trocha media o internacional. La primera permitiría conectarse con la red nacional en San Carlos de Bariloche o Pilcaniyeu, la segunda podría tener un intercambiador de trocha en esta población. Ambas son compatibles en gálibo y es posible encontrar alta disponibilidad de material rodante en el mercado. En la trocha angosta o métrica crearía una gran discontinuidad en el sistema pero podría ser evaluada en términos de opciones con las otras dos en su relación costo- beneficio, pero si debe descartarse la trocha industrial de 0.75 cm que su introducción en el Plan de Ferrocarriles Patagónicos de principios del siglo pasado dejó trunco los planes de los gobiernos ya citados.

EL PARQUE HISTORICO PUNTA CUEVAS. LA HISTORIA EN SU SITIO

CORONATO Fernando R.

Resumen

Puerto Madryn apuesta fuertemente al turismo como una de las claves para su desarrollo. Los atractivos turísticos naturales, sobre todo la fauna, han eclipsado al turismo cultural que se encuentra totalmente sub-explotado. Sin embargo, la región del Noreste del Chubut posee un atractivo histórico singular, la colonización galesa, que no se repite en otro lugar de Argentina ni de América del Sur. El desaprovechamiento de este recurso es especialmente notorio en Puerto Madryn, no obstante contar esta ciudad con el genuino privilegio de conservar el sitio fundacional de esa colonización y las ruinas del primer asentamiento. En la última década, desde el ámbito privado, se ha comenzado a trabajar para revertir esta situación.

Palabras claves: historia, colonización galesa, patrimonio cultural, museo de sitio, Puerto Madryn.

PUNTA CUEVAS HISTORIC PARK. HISTORY WHERE IT BELONGS

Abstract

Puerto Madryn focuses on tourism as one of the keys for its development. Ecotourism, especially the local fauna, have all but obscured cultural tourism, which is thoroughly underexploited. However, the northwestern area of Chubut features an interesting historical attraction: the Welsh colonization, which is unheard of elsewhere in Argentina and South America. The scant development of this resource is particularly remarkable in Puerto Madryn, even though the city was originally founded by the Welsh and it still keeps the ruins of the first settlement. In the past decade the private sector has started to work with the aim of reverting this situation.

Key words: history, welsh colonization, cultural heritage, site map, Puerto Madryn.

Introducción

Deslumbrado por el azul intenso del Golfo Nuevo o por la promesa de una fauna asombrosa, el visitante de Puerto Madryn no suele detenerse en la historia del lugar. Aunque el aeropuerto lleve un nombre indio y la ciudad un nombre galés, y nombres indios y galeses alternen en las calles del Barrio Sur, pocas personas se toman el tiempo de pensar en el peso que estas dos culturas tuvieron en el origen de la ciudad y de la Patagonia toda. Sin embargo, basta con llegarse a Punta Cuevas, a 4 km del centro, o tener buenos ojos (Figura 1) para observarla desde la rambla, para ver las ruinas del núcleo original de Puerto Madryn: las cavas donde vivieron los colonos de 1865, y donde galeses y tehuelches compitieron en amistosa justa deportiva en 1867.

Cuando se celebró el Centenario de la Colonización en 1965, la elección del sitio para los dos monumentos conmemorativos no fue casual. El primer lugar a donde se llevó al Presidente Arturo Illia a colocar la piedra fundamental de uno de dichos monumentos fue, precisamente, Punta Cuevas. Mucho antes, en 1931 el semanario *Golfo Nuevo* informaba del descubrimiento de: *"Vestigios de las primeras viviendas galesas"* en Punta Cuevas, ocupándose del tema un par de veces más, e inclusive se proponía hacer un monumento recordatorio.

Figura 1. Las excavaciones de Punta Cuevas vistas desde la rambla primaveral



Fuente: Luciano Miravalles, 2007.

El paso de los años y la paulatina distorsión de la historia hicieron vivir a los galeses en cuevas inhabitables o se inventó un sitio alternativo. Para recuperar la certeza de lo ocurrido, fue necesario un par de interesantes hallazgos arqueológicos acompañados de una investigación documental. Sin embargo, el crédito que mereció la versión alternativa demoró en más de 20 años la protección del sitio, y recién en 1996 se logró el reconocimiento oficial de Punta Cuevas como sitio histórico a nivel municipal y provincial.

Desde entonces se han tomado algunas medidas concretas para la preservación (Figura 2) y puesta en valor del sitio y la difusión de las historias que tuvieron lugar en él. Para eso se creó en 2001 el Centro de Interpretación Punta Cuevas, hoy devenido en "Museo del Desembarco", donde el visitante encuentra respuestas a las preguntas que surgen de la visita del sitio: ¿quiénes?, ¿cuándo?, ¿cómo?, ¿para qué vinieron los galeses a la Patagonia? ...

Figura 2. Las Cuevas y su preservación



Fuente: Gareth Evans, 2005.

La historia de la colonización de la Patagonia empieza en Punta Cuevas. Se trata de una historia riquísima, poco conocida a nivel nacional, y por poco que se la repase se descubre el potencial disparador y el efecto multiplicador que posee.

La historia que comienza en Punta Cuevas

La instalación de la Colonia Galesa en la Patagonia respondió a los intereses de dos partes. Por un lado, el gobierno argentino necesitaba sentar su posesión en el área, ya que Chile desde el Estrecho de Magallanes e Inglaterra desde las Malvinas, eran una amenaza a la soberanía argentina, hasta entonces sólo teórica. Por otro lado, un grupo de nacionalistas galeses perseguía la utopía de fundar una "Nueva Gales" en donde desarrollar libremente su cultura. La opresión inglesa, económica y cultural, era muy fuerte y la emigración organizada resultaba una solución.

Los promotores de la colonización buscaban una región "vacía" para poder preservar los valores culturales galeses, que quienes habían emigrado a Estados Unidos perdían rápidamente. Además, en esos años, la Guerra de Secesión (1860-1865) desalentaba la emigración a Norteamérica. Las tratativas con el gobierno argentino comenzaron en 1862.

El ministro del interior, Dr. Guillermo Rawson, fue muy favorable a la idea. Lewis Jones y sir Love Jones Parry, barón de Madryn, vinieron a ver la región a principios de 1863, recorriendo rápidamente el Golfo Nuevo y un sector del valle inferior del río Chubut. Sus informes fueron optimistas y embellecidos aún más al publicarse en Gales, tanto que mucha de la información que se difundió a partir de ellos resultó fantasiosa (Jones, 1898).

Después de mucha discusión en Argentina y en Gales, y de mucha propaganda,

el primer grupo de unas 160 personas zarpó de Liverpool a bordo de la goleta *Mimosa* el 25 de mayo de 1865. Dos galeses, Edwyn Roberts y Lewis Jones se adelantaron para preparar las cosas, llegando al Golfo Nuevo un mes y medio antes que el contingente. Eligieron Punta Cuevas por ser una ensenada protegida, con materiales de construcción a mano: roca fácil de trabajar y restos de un barco encallado.

En su paso por Carmen de Patagones adquirieron madera y chapa, además de 800 ovejas, vacas, caballos y todos los enseres necesarios para establecerse desde la nada. También habían contratado a cinco ayudantes. Posiblemente estos peones dieron a los dos galeses la idea de excavar viviendas en la roca, como las cuevas de los maragatos en la localidad del río Negro de donde provenían.

Figura 3. Las Cuevas y la bajamar antes de los trabajos de puesta en valor del sitio



Fuente: Diario Jornada. Trelew, 1998.

Cuando se instalaron en Punta Cuevas (Figura 3) ignoraban que no había agua dulce cerca y sólo la encontraron una semana después. Era una laguna formada por las lluvias, situada 4 km al norte, sobre la playa, la que mucho después sería conocida como Laguna de Derbes. Aunque allí trasladaron al ganado, siguieron con las construcciones que habían empezado antes de hallar agua.

Hicieron un galpón con bloques de tosca que sacaron de la punta; medía 5 m por 20 m y tenía techo de chapa. No se sabe dónde estaba, pero no debía estar lejos del lugar que hoy ocupa el edificio donde funciona el Museo del Desembarco. Algunos de los huecos dejados por la extracción de la piedra son las cavas que se ven actualmente. En ellos Roberts construyó 16 precarias casillas de madera que se terminaron después de la llegada de los inmigrantes (Ms AX15).

El *Mimosa* ancló frente a Punta Cuevas la tarde del 27 de julio de 1865. En su palo mayor ondeaba una curiosa bandera argentina con un dragón rojo en el centro, con la que había zarpado de Liverpool. La misma bandera ondeaba también en un mástil que Edwyn Roberts había levantado “en la loma que está sobre las cuevas” (Coronato y Gavirati, 2004). El viejo dragón galés se ubicaba así en el marco argentino y lo proclamaba al viento.

La mayoría desembarcó el 28 de julio, pero les llevó varios días bajar todo y acomodarse. Poco tiempo estuvieron todos los colonos juntos en ese lugar ya

que los hombres empezaron a irse en grupos, a pie, hasta el río Chubut. Casi todas las mujeres y los chicos se quedaron en el campamento más de un mes. En el poblado siguió habiendo movimiento: hubo un nacimiento, cuatro niños murieron y también una mujer, Catherine Davies, cuyos restos fueron hallados en las cercanías en 1995. Mujeres y niños siguieron viaje hasta el río en otro barco, en una penosa navegación que duró dos semanas, cuando se pensó que duraría dos días.

En Punta Cuevas quedaba el depósito de comida, de modo que al principio hubo mucho movimiento de gente entre Rawson y el puerto. Edwyn Roberts había empezado a abrir el primer tramo del camino entre ambos puntos mientras esperaba la llegada del *Mimosa* y para septiembre ya tenía 13 km y fue completado antes de fines de 1866 uniendo Punta Cuevas con Rawson. Todavía en la actualidad es posible reconocer la marca de esa senda, en línea recta que trepa las lomas hacia el sur (Coronato, 1997).

A fines de 1865 se instaló en Punta Cuevas un grupo de pescadores que vendía su producción en Rawson. También hubo cuidadores del galpón por lo menos hasta el otoño de 1866. Tras dos años de penurias, en 1867, los colonos decidieron irse de la Patagonia y se volvieron todos a Puerto Madryn a esperar un barco.

Las cavas fueron habitadas de nuevo ese invierno, esta vez sin las cabañas de madera. Los huecos fueron adaptados para vivienda; hubo quienes agrandaron las excavaciones existentes o cavaron alguna otra. También se aprovecharon los restos del barco encallado ya mencionado y que en los últimos años se está tornado muy visible. Los colonos se quedaron allí todo el invierno. Mientras tanto llegó la propuesta oficial del Dr. Rawson, de intentar otra temporada más. Hubo acaloradas discusiones y muchos decidieron irse igual (Matthews, 1893).

El destino de la colonización se jugó en las cavas de la punta. Como en 1865, la historia moderna de la Patagonia pasó una vez más por Punta Cuevas. Durante aquellos meses de 1867 estaba la tribu tehuelche de Galach invernando allí, y cuenta la historia que el segundo aniversario del desembarco se celebró con las “Primeras Olimpíadas Patagónicas” entre ambos pueblos. Los nativos ganaron en las pruebas ecuestres y los blancos en las de puntería.

En agosto el grupo más convencido, reducido entonces a poco más de cien personas, vuelve al valle del Chubut a empezar de cero nuevamente. Por suerte al poco tiempo se dan cuenta de la factibilidad de regar por inundación. Esto dio vuelta la página de los fracasos y, muy lentamente, empezó el progreso de la Colonia.

¿Cómo sigue la historia? Por ser fondeadero, Punta Cuevas siguió activa al ritmo de la llegada de los barcos. El galpón y las 16 cavas se usaron como depósito por un tiempo más. Hacia 1870 el lugar fue saqueado por loberos

malvinenses, quienes usaron las maderas de los techos de las cavas como combustible y robaron las cosas que había guardadas en ellas. Después de esto, sólo un par de cabañas siguió sirviendo de base para los que tuvieran que atender el tráfico portuario. Quizás sean las dos cavas de más al norte, que son las mejor conservadas.

En 1882 el gobierno nacional instaló unos galpones en el fondeadero situado al este de Punta Cuevas. Se lo llamó Puerto Roca, pero fue abandonado por falta de agua. En esa época, para los argentinos, Punta Cuevas se llamaba "Punta Galenses" y la caleta aledaña "Bahía Galenses". Cuando el desarrollo de la Colonia Galesa exigió mejores comunicaciones, tomó cuerpo la vieja idea de un tren entre el golfo y el valle. El 28 de julio de 1886, justo a los 21 años de la llegada del *Mimosa*, el vapor *Vesta* dejó a más de 400 obreros galeses en Puerto Madryn. Los primeros días patagónicos de esta gente transcurrieron en "las cuevas", y como en 1865, también hubo en ellas un nacimiento.

Los ferroviarios se instalaron junto a la Laguna de Derbes y de allí, en torno a la estación de tren y junto al nuevo puerto, surgió el emplazamiento definitivo del pueblo. La actividad portuaria se desplazó al nuevo sitio y Punta Cuevas dejó de ser frecuentada. Con la muerte de la generación del *Mimosa* y el abandono del viejo fondeadero, el recuerdo de "las cuevas" empezó a desdibujarse..., tanto fue así que surgió la descabellada versión de que los colonos vivieron en las grutas abiertas por el mar que están doblando la punta. El mar colaboró con el olvido y fue destruyendo varias de las 16 cavas originales.

En la primera mitad del siglo XX, la distancia generacional con quienes habían escuchado a sus padres hablar del desembarco –y que no vivían en Puerto Madryn sino en el Valle del Chubut– sumada a la distancia física a una Punta Cuevas a la cual no había camino para llegar, más la distancia cultural a una comunidad galesa por entonces desprestigiada, hizo que generaciones de madrynenses crecieran sin saber, o sin importarles, todo lo que había pasado en la punta que cierra el horizonte por el sur.

Esta falta de precisiones o esta indiferencia terminaron por dar lugar al surgimiento, en los años setenta, a una hipótesis que afirmaba que el desembarco de los galeses y su primer asentamiento habían estado junto a la Laguna de Derbes y no en Punta Cuevas (CEHyS, 1992). Esta teoría apareció durante un período de explosivo crecimiento demográfico en Puerto Madryn debido a migraciones internas. De tal forma, la nueva versión fue considerada cierta por los recién llegados, que no conocían otra, y no hubo reacción visible ante la distorsión del pasado local.

Antecedentes

La idea de la puesta en valor del Sitio Histórico Punta Cuevas, teatro del

desembarco y primera instalación de los colonos galeses en la Patagonia, se remonta a mayo de 1996 en el marco del *Concurso de Ideas Puerto Madryn Siglo XXI* organizado por la municipalidad local. Una de las ideas ganadoras en dicho concurso fue el Proyecto de Parque Histórico Punta Cuevas (Ver Apéndice I).

El 14 de junio de ese año el Concejo Deliberante de Puerto Madryn sancionó la ordenanza Nº 1556/96 que declara “de interés histórico y cultural” al sector de Punta Cuevas donde se hallan las ruinas del asentamiento de 1865. Poco después, el 22 de julio, y gracias a gestiones realizadas por la Comisión Orígenes, encargada del manejo del patrimonio cultural de la provincia, el Poder Ejecutivo Provincial promulgó el decreto Nº 847/96 por el cual se inscribe al mencionado sector de Punta Cuevas en el Registro provincial de sitios, edificios y objetos de valor patrimonial cultural.

En julio de 1997 la Municipalidad de Puerto Madryn colocó la primera cartelería referida al valor histórico del lugar y en abril de 1999 construyó la pasarela que facilita el acceso a las ruinas. En las temporadas de verano 1999, 2000 y 2001, el sitio histórico contó con un servicio de guías, pasantes-alumnos del Colegio secundario Nº 728 (con orientación turística), lo que contribuyó a la puesta en valor y cuidado del sitio.

En 1999 la Comisión Honoraria de Preservación Patrimonial de Puerto Madryn gestionó la declaración de Punta Cuevas como Lugar Histórico Nacional ante la Comisión_Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos, la que se expidió favorablemente y lo comunicó por nota de agosto de 2000.

Posteriormente hubo reestructuraciones y cambios en la operatoria dentro de esa Comisión Nacional, de modo que se anuló el dictamen y el trámite volvió para atrás, por lo que desde Puerto Madryn debió hacerse una nueva presentación con mayor sustento documental. A la fecha de redacción de este capítulo (mayo 2008) el trámite no se ha resuelto, aunque un paso muy favorable ha sido el dictamen de la Academia Nacional de la Historia sobre la importancia del valor histórico de Punta Cuevas.

En aquel lugar, en octubre de 2000, al desocuparse un restaurante que funcionaba en el inmueble aledaño al Sitio Histórico y tras las reparaciones necesarias por parte del Municipio, éste junto con el Centro Nacional Patagónico (CENPAT-CONICET) y la Fundación Ameghino acordaron en instalar un Centro de Exposiciones que incluía una “Oficina de Interpretación sobre el Desembarco de los Colonos Galeses”. Dicha exhibición funcionó entre el 25 de mayo y el 20 de diciembre de 2001. La Fundación Ameghino tomó a su cargo la administración del inmueble y el Centro de Interpretación se reabrió al público el 2 de abril de 2002.

En octubre de 2002 los asistentes al Primer Foro Internacional sobre los Galeses

en la Patagonia, reunido en Puerto Madryn, suscribieron la "Declaración de Punta Cuevas" que expresa que la figura de un Parque Histórico sería una buena iniciativa para proteger un sitio de tanto valor patrimonial (Ver Apéndice II). Así, el 27 de noviembre de 2003 el Concejo Deliberante de Puerto Madryn sancionó la ordenanza Nº 4984 mediante la cual se creaba el "Parque Histórico Punta Cuevas" que abarcaría el área afectada por la ordenanza Nº 1556/96.

Sin embargo, en diciembre de 2003, a poco de concluir su mandato, el intendente saliente vetó la ordenanza Nº 4984. La administración municipal entrante comunicó entonces a la Fundación Ameghino su decisión de dar otro uso al inmueble donde funcionaba el Centro de Interpretación. El apoyo popular a la permanencia del mismo fue amplio y por diversos medios y en marzo de 2004 las autoridades municipales recibieron un petitorio firmado por unas 4500 personas que decían "No al cierre del Museo de Punta Cuevas", tal como era llamado el Centro de Interpretación Punta Cuevas.

Las autoridades municipales desistieron de su intención de desalojo y en abril de 2004 el Centro de Interpretación pasó a ser sostenido y administrado por la Asociación Punta Cuevas, creada especialmente para tal fin. El 28 de julio de ese año, como parte de las celebraciones del aniversario de la ciudad, esa entidad civil sin fines de lucro y la Municipalidad firmaron un comodato por la permanencia del Centro de Interpretación Punta Cuevas por 20 años.

La Asociación Punta Cuevas, con personería jurídica provincial Nº 2789 tiene, de acuerdo con el Artículo 2º de su Estatuto, los siguientes objetivos: "… a) Convocar a todas las personas interesadas en preservar y difundir el patrimonio tangible e intangible del Sitio Histórico Punta Cuevas, entendiéndose el primero como los vestigios de las culturas galesa y aborigen allí existentes, y el segundo como las historias vinculadas a esos vestigios y la belleza paisajística del lugar; b) Fomentar los valores de tolerancia y encuentro multicultural emanados de la historia del lugar; c) Promover el estudio de la colonización galesa en la Patagonia y sus derivaciones actuales; d) Propiciar acciones de cultura general e interés comunitario en pos del fortalecimiento de la identidad regional."

Diagnóstico

Puerto Madryn no ha prestado suficiente atención al rol que le cupo en la historia de la colonización galesa. Dado que la ciudad es un alto obligado de todos los turistas que visitan la región donde se desarrolló esta colonización, es en Puerto Madryn donde el visitante aborda el tema por primera vez o realiza la síntesis final antes de abandonar la zona. Por lo demás, hay escasa difusión relacionada con la historia galesa de Puerto Madryn, como así también el material bibliográfico existente es poco accesible.

La oferta de esta información es fundamental porque gran cantidad de docentes

son oriundos de otras provincias, han sido formados fuera del ámbito regional y por lo tanto no están familiarizados con el espacio local y su desarrollo, o suficientemente capacitados para transmitir a sus alumnos conocimientos básicos sobre la historia madrynense, de la que el Museo del Desembarco narra los capítulos iniciales.

Cualquier estudioso de la historia de la Patagonia, o cualquier habitante del lugar, sabe que con la llegada de los galeses a Puerto Madryn en 1865 se inició la colonización definitiva de la Patagonia argentina. Hasta poco más de 10 años el sitio mismo de esos eventos, Punta Cuevas, era puesto en duda y no había recibido protección formal alguna.

Felizmente no fue demasiado tarde para proteger los últimos vestigios de aquel primer asentamiento. Desde entonces el sitio está siendo revalorizado y un par de hallazgos arqueológicos fortuitos han reforzado su valor patrimonial: la tumba de 1865 descubierta en 1995 y los restos de un barco anterior a 1865, cuya madera los colonos aprovecharon durante su primera instalación.

Independientemente de estos objetos puntuales y de las ruinas en sí, el valor de Punta Cuevas aumentó mucho en la conciencia colectiva gracias a las celebraciones del "Encuentro de dos Culturas", que se realiza el 28 de julio rememorando el encuentro entre colonos y nativos en 1867.

Ese año se realizaron las "Primeras Olimpíadas Patagónicas" donde compitieron galeses y tehuelches en un torneo deportivo que pone de manifiesto el espíritu de convivencia y respeto que existía entre ambos pueblos. Punta Cuevas es ahora un "lugar consagrado" por la comunidad aborigen y una piedra blanca señala el sitio donde se realizan las rogativas que dan inicio a las celebraciones del 28 de julio.

Punta Cuevas simboliza, pues, el encuentro entre colonos y nativos, extendiendo el concepto de los primeros a cualquiera que haya llegado a la Patagonia con intenciones de radicarse en ella, y el de los segundos a cualquiera que haya nacido aquí, más allá de su genealogía. En síntesis, ese sitio tan destacado de la geografía de la zona, paseo ineludible del ocio de los locales, es también destacado en la historia regional y en la sociedad multicultural actual.

En Punta Cuevas existen restos concretos del pasado fundacional del Chubut y existen valores sociales allí depositados. Por ambos motivos el lugar merece el mayor reconocimiento posible por parte de los distintos niveles del Estado. No abundan los lugares donde se entrecrucen tantas historias constructivas, ni donde tanta gente diversa pueda sentirse identificada.

Justificación

En el seminario sobre el uso de la costa organizado por la Municipalidad de

Puerto Madryn en junio de 2000 se concluyó en la necesidad de preservar los recursos históricos de la ciudad como un medio de fortalecer la identidad local, necesaria para los residentes y solicitada por los visitantes. En dichas conclusiones el sitio de Punta Cuevas fue mencionado específicamente, dando a entender su importancia tanto en la historia como en el paisaje urbano de Puerto Madryn.

En el mismo sentido apuntaban los instrumentos legales señalados más arriba y el informe del Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio (CICOP) de diciembre de 1998, que destacaba la importancia de la preservación del lugar y retomaba la idea de crear allí un Centro de Interpretación.

Desde mayo de 2001 el Centro de Interpretación Punta Cuevas, denominado ahora “Museo del Desembarco”, brinda el marco adecuado para que el visitante conozca la historia de la llegada e instalación de los colonos galeses y los primeros capítulos de la historia regional en el propio escenario de la misma.

Además del desembarco de 1865, Punta Cuevas fue teatro de varios otros episodios singulares, como las “olimpíadas” entre tehuelches y galeses en 1867 y cuya recreación –materializada desde 2000 en la “Carrera del Barril”– significa un interesante producto turístico y referencia identitaria (MS. Bangor).

Si bien es algo reciente, esta fiesta popular hunde sus raíces en lo más profundo de la historia del Chubut: en 1865 los colonos se instalaron en Punta Cuevas pero debían buscar el agua dulce en una laguna formada por las lluvias, situada a 4 km. Como la laguna era pequeña el agua se racionaba y el comité de gobierno había autorizado a que se usaran sólo dos barriles por día, los que se llevaban en un carro desde la aguada al campamento.

Cuando en 1867 los colonos vuelven a Punta Cuevas listos para dejar la Patagonia, se encuentran con la tribu tehuelche de Galach, y el 28 de julio celebran su 2° aniversario en la región mediante una justa deportiva entre indios y blancos: cuadreras, tiro al blanco, sortija, etc. La Carrera del Barril reúne estos dos recuerdos del pasado al presentar una competición pedestre, un equipo de "nativos" contra otro de "colonos", que deben transportar cada uno un barril en sendos carros, desde el sitio de la antigua laguna hasta Punta Cuevas. Queda claro que los colonos o los nativos de hoy lo son sólo por afecto, ya que cualquier persona puede anotarse para alguna de las postas de esta singular carrera, para tirar del carro del equipo con que más se identifique.

A fines de 2004 el Colegio de Arquitectos del Nordeste del Chubut llamó a un concurso nacional de ideas para el frente costero de Puerto Madryn. Todos los trabajos finalistas de dicho concurso incluyeron al área de Punta Cuevas como espacio verde. Desde el punto de vista paisajístico y arquitectónico es evidente que la punta ocupa un lugar destacadísimo en la geografía urbana, de modo que no sorprende que todos los arquitectos lo consideraran como tal.

El proyecto del Parque Histórico Punta Cuevas va mucho más allá de un espacio verde, pues pretende agregar el patrimonio intangible del lugar, el contenido histórico materializado en las cavas y apoyado en otros hitos que en los últimos años han ido enriqueciendo la simbología del sitio.

Actualmente estas referencias identitarias son: a) el mástil emplazado donde existía el plantado en 1865 y en el que flameó la curiosa bandera argentina con el dragón rojo, b) el monolito con los nombres de los primeros colonos, el único en Chubut que presenta la lista en forma pública y, c) la piedra ceremonial de las comunidades aborígenes, que señala el lugar de la rogativa con que se inicia cada año la celebración del aniversario de la llegada de los colonos y el "Encuentro de dos culturas".

Entre las acciones que deberían hacerse en el Parque Histórico no puede faltar la nueva sepultura de los restos hallados en el lugar en 1995 una vez que finalicen los estudios genéticos. Todas las sepulturas de los colonos del *Mimosa* ostentan una placa que dice "Primer Colono del Chubut"; sin embargo Catherine Davies –que también lo fue– permaneció en una tumba ignorada y anónima hasta su fortuito hallazgo, de modo que sólo será un acto de justicia devolverla a la tierra en el lugar donde la despidieron su esposo y sus hijos.

Otras acciones deseables, de poco valor simbólico pero sí práctico, serían la delimitación de senderos entre los médanos del lugar y la colocación de bancos y lugares de descanso, permitiendo disfrutar de un paisaje destacado y muy apreciado por locales y turistas.

Formalización

Como ya se vio, el proyecto de Parque Histórico surgió en 1996 y lentamente, mediante el trabajo mancomunado de particulares y funcionarios, fueron dándose los pasos hacia su realización: el reconocimiento provincial del Sitio Histórico en 1996, la colocación de cartelería en 1997, la organización de las primeras guiadas en 1998, la construcción de la pasarela de acceso a las ruinas en 1999, la colocación del monolito en 2000, la inauguración del Centro de Interpretación y la colocación de la piedra consagrada en 2001, la firma de la Declaración de Punta Cuevas en 2002, …

No obstante, recién a fines de 2003 el Parque Histórico tuvo existencia legal a través de la Ordenanza Nº 4984 que lo creó formalmente y cuyo resumen es el siguiente:

> *"Artículo 1º: crear el Parque Histórico Punta Cuevas en el área delimitada de acuerdo al croquis que acompaña a la presente como anexo I.*
>
> *Artículo 2º: establecer el manejo del mismo a cargo de la Fundación Ameghino y la Municipalidad de Puerto Madryn.*

Artículo 3º: solicitar al Departamento Ejecutivo Municipal que determine el área municipal de la cual dependerá el Parque Histórico Punta Cuevas.

Artículo 4º: incorporar al mismo el área cedida por el Automóvil Club Argentino a la Subsecretaría de Cultura de la Provincia del Chubut a efectos de preservar el primer cementerio galés del Chubut.

Artículo 5º: solicitar al Departamento Ejecutivo Municipal y a la Fundación Ameghino que preparen el plan de manejo respectivo para el área protegida en un lapso de 90 (noventa) días, el que deberá ser sometido a la aprobación de este Concejo Deliberante.

Artículo 6º: solicitar a las áreas respectivas dar la más amplia difusión a la creación del Parque Histórico Punta Cuevas".

Lamentablemente dicha ordenanza fue efímera, pues enseguida de promulgada fue vetada por resolución 1893/03 del Poder Ejecutivo Municipal. Aunque el motivo del veto nunca fue hecho público, puede suponerse que se debió a que la entidad con la cual el Municipio debía compartir el manejo del Parque Histórico fue considerada inadecuada por el PEM.

Posteriormente, en 2004, con la nueva administración municipal y con la nueva ONG creada para velar sobre el sitio histórico Punta Cuevas, la asociación homónima, se logró la firma del comodato que asegura el mantenimiento por 20 años del (entonces) Centro de Interpretación Punta Cuevas (hoy Museo del Desembarco).

Sin embargo, a pesar de tratarse de nuevos actores y a pesar de que anualmente la Asociación Punta Cuevas reiteró al Concejo Deliberante el pedido de que vuelva a tratar la creación del Parque Histórico (eliminando factores conflictivos, como el Artículo 4°) pasaron cuatro años sin avances en este sentido.

Recién en la última sesión de 2008, el Concejo Deliberante promulgó la ordenanza Nº 6966 que determina:

"Artículo 1º: Crear el Parque Histórico Puntas Cuevas en el área delimitada de acuerdo al anexo 1 que forma parte de la presente.

Artículo 2º: Crear una comisión integrada por: un representante de la Dirección de Cultura, un representante de la Secretaría de Turismo y uno por la Asociación Punta Cuevas a los efectos de establecer un plan de manejo del Parque Histórico.

Artículo 3º: Solicitar a la Comisión mencionada en el Artículo 2° que prepare el plan de manejo respectivo para el área protegida en un lapso de noventa días.

Artículo 4º: El Parque Histórico Punta Cuevas, dependerá del área de Gobierno y le asignara una partida presupuestaria a tal fin".

Así, y aunque no siempre con la predisposición esperable, la municipalidad a lo largo de diferentes gestiones acompañó cada uno de los pasos dados para la preservación y puesta en valor del Sitio Histórico Punta Cuevas, y con la ordenanza Nº 6966 se ha dado un paso decisivo: la creación del Parque Histórico mediante un instrumento legal que otorga al sitio herramientas para su gestión y manejo, de modo que se asegure la conservación y la correcta utilización de un recurso tan preciado como frágil.

Proyectos complementarios

Dos hechos geográficos íntimamente relacionados con la historia de Punta Cuevas no se encuentran dentro del área delimitada por la ordenanza Nº 1556/9 sino en las proximidades, pero deberán ser tenidos muy en cuenta cuando el Parque Histórico tome existencia formal y necesite pautas de manejo establecidas.

Se trata de la huella que marca la traza del camino abierto por los colonos en 1865, conocido entonces por el Camino de John Jones (Ver Apéndice III) y de los restos del buque anterior a 1865, que los primeros colonos aprovecharon, situado en la franja intermareal sobre la rada, a unos 300 metros del Museo del Desembarco.

El camino de John Jones no ha sido objeto de ninguna investigación sistemática y la información que se presenta más abajo es en la práctica todo lo que se cuenta hasta el presente. Por supuesto que hay varios relatos de los primeros años de la Colonia Galesa que hacen referencia al camino o a hechos ocurridos a su vera, pero la localización imprecisa de los mismos no permite una demarcación exacta en el terreno. Seguramente bastará con respetar la traza del camino en las próximas urbanizaciones del área, para que los residentes o los pasantes del futuro sepan que no son los primeros en recorrer esa traza y así aprecien el hecho de insertarse a diario en una historia que los trasciende.

Por su parte, el barco cuyos restos están apareciendo desde 2002 tras haber permanecido enterrados por dos generaciones está siendo estudiado por el equipo de la Dra. Dolores Elkin, del Instituto Nacional de Antropología del CONICET, a través del Programa de Arqueología Submarina (PROAS).

Los resultados preliminares de la investigación permiten decir que se trata de un buque civil de mediados del siglo XIX, posiblemente de origen norteamericano, de unas 400 toneladas de porte y 40 m de eslora. Más allá del interés del pecio en sí, su directa vinculación con la instalación de los galeses en 1865 y su fácil acceso lo vuelven una pieza importante a la hora de considerar un manejo

integral del Parque Histórico.

Además del patrimonio cultural detallado hasta aquí, Punta Cuevas posee un patrimonio natural de valor, empezando por encerrar algunos de los pocos médanos que han quedado dentro del área urbana de Puerto Madryn, pasando por una combinación de playa de arena, restinga y fangal donde es posible observar ecosistemas costeros contrastantes, para terminar por un amplio panorama desde los acantilados, el que abarca la ciudad y el mar y que constituye un hito en la percepción de la ubicación espacial y mental para los que lo disfrutan.

Considerando que a unos 400 metros hacia el sur, sobre la costa, existe un emprendimiento cultural de valor como es el Ecocentro –que también se identifica con Punta Cuevas– no resulta difícil imaginar un sendero costero interpretativo, una cornisa, que a través del paisaje vincule el aspecto humano-histórico, en un lado de la punta, con el natural-biológico en el otro.

Conclusión

Puerto Madryn tiene el privilegio de poseer las primeras huellas de los galeses en la Patagonia. La colonización galesa es una singularidad cultural que en gran medida define la identidad del Noreste y del Noroeste del Chubut, zonas donde es explotada en forma creciente como un recurso turístico.

A pesar de lo expuesto, por razones sociológicas profundas que no viene al caso tratar aquí, Puerto Madryn buscó distanciarse de “lo galés” y concentró su oferta turística en la naturaleza –por cierto riquísima– pero no excluyente. Esta falencia es especialmente notoria sobre todo en los últimos años, en los que el turismo cultural en alza busca particularizar las identidades y vivencias de los habitantes.

Recién hace unos 10 años en Puerto Madryn empezó a comprenderse el interés de desarrollar esta otra faceta turística (Figura 4) hasta entonces inexplorada localmente pero que en localidades vecinas es un atractivo principal. No se trata aquí de reemplazar sino de ampliar la oferta turística, complementando la naturaleza con lo humano.

En el orden práctico, los prestadores turísticos están buscando prolongar la permanencia promedio del turista en media jornada, o una, y para eso el Parque Histórico Punta Cuevas es una posibilidad cierta (además de una alternativa recreativa para cuando el mal tiempo impide las excursiones fuera de la ciudad).

Más allá de las necesidades y distracciones del turista de paso, es importante reconocer también la necesidad profunda y difusa del habitante de Puerto Madryn que no quiere pasar, sino echar raíces e identificarse con su lugar. En el transcurso de los últimos años el proyecto de Parque Histórico Punta Cuevas ha ido motorizando el proceso de recuperar la historia de los orígenes de la ciudad,

contando justamente con el hecho de haber sido escenario de esos orígenes.

Figura 4. El deterioro sufrido por las cuevas es palpable al comparar su estado actual con esta foto de 1936. Durante décadas sirvieron de protección a los ocasionales paseantes. La facilidad de acceso por la pavimentación del camino costero en 1966 aceleró la destrucción.



Fuente: Familia Garzonio, 1936

A través de diversas instituciones y diferentes administraciones municipales, el proceso ha continuado lenta pero seguramente, con la seguridad que dan un recurso genuino y el creciente acompañamiento de la comunidad que –más allá de su heterogénea procedencia– valora conocer la historia en la necesidad de insertarse en ella y de arraigarse a la tierra donde vive.

En este sentido, las ruinas de las primeras viviendas, el monolito con los nombres de los colonos, la Carrera del Barril, el mástil histórico, etc., son puntadas concretas en la costura que une al habitante de la ciudad (abrumadoramente exógeno) con la tierra que eligió para vivir.

“Si las narraciones se vinculan con prácticas espaciales repetidas regularmente, éstas y aquéllas se sostienen mutuamente, y cuando una narración se sedimenta en el paisaje, la historia y el paisaje se ayudan dialécticamente a construirse y reproducirse el uno al otro. Los lugares ayudan a recordar historias asociadas con ellos, y los lugares sólo existen (como escenarios con nombre) en virtud de su inserción en la narrativa. Puede afirmarse que las historias adquieren parte de su valor mítico y relevancia histórica si están enraizadas en detalles concretos del escenario en el paisaje, adquiriendo puntos de referencia materiales, que pueden visitarse, verse y tocarse.” (Tilley, 1994).

El Parque Histórico Punta Cuevas apunta a la preservación y la puesta en valor de uno de esos sitios privilegiados donde se entrecruzan historias singulares, vivencias colectivas y paisajes identitarios. Propone, como dice el lema del Museo del Desembarco, poner "la Historia en su Sitio". Una historia de todos, en un sitio de todos.

Referencias

CEHyS (1992) Conclusiones de Juan Meisen Ebene sobre el desembarco del *Mimosa* y la fundación de Puerto Madryn. *Transparencia*, 16: 12. Puerto Madryn, Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn.

Coronato, F. (1997) The first Welsh footstep in Patagonia: the primitive location of Port Madryn. *The Welsh History Review*, 18 (4): 639-666.

Coronato, F.; Gavirati, M. (2004) Una nueva bandera para un viejo dragón: la bandera de la colonia galesa de la Patagonia. *Estandarte*, 44: 1-11. Asociación Argentina de Vexilología.

Jones, L. (1965) *La Colonia Galesa: Historia de una nueva Gales en Sudamérica*. Trelew, Comisión del Centenario, ed. original: 1898.

Matthews, A. (1985) *Crónica de la Colonia Galesa.* Rawson, El Regional, ed. original: 1893.

MS Bangor (s.f.) *Patagonia neu y Wladychfa Gymreig*. Manuscrito Nº AX15 78629. Biblioteca de la Universidad de Gales, Bangor, Salón de libros raros.

Tilley, C. (1994) *A phenomenology of landscape.* Oxford, Berg Publishers.

Apéndice I

Concurso de Ideas: Puerto Madryn Siglo XXI. Parque Histórico Punta Cuevas.

(Texto presentado bajo el pseudónimo Bick, mayo 1996)

Introducción

No son muchas las ciudades argentinas que puedan reconocer el sitio exacto de su nacimiento y exhibir los restos de las primeras construcciones. De acuerdo con notas periodísticas aparecidas el año pasado (y que repiten informaciones ya publicadas por el semanario madrynense "Golfo Nuevo" en 1931!) está fuera de duda que las excavaciones que hay en la cara oeste de Punta Cuevas son los restos del primitivo emplazamiento de Puerto Madryn. La tradición oral siempre afirmó que los primeros colonos galeses se alojaron en "las cuevas" pero sin dar mayores precisiones. Las nuevas investigaciones que arrojan luz sobre el tema, permiten asegurar que esos restos fueron construidos por los colonos de 1865 y que albergaron al primer contingente llegado en el Mimosa (1).

Así, el interés histórico que presenta este lugar no necesita mucha explicación. Son las ruinas de las primera viviendas de Puerto Madryn pero no hay nada que ponga en valor y custodia semejante reliquia. Por poco que se estudie la historia regional, uno descubre que se trata de las primeras construcciones de la Patagonia argentina al sur del río Negro que originaron una ocupación contínua. Cuando Edwyn Roberts y sus ayudantes maragatos empezaron a excavar Punta Cuevas en junio de 1865, todos los otros intentos de establecerse en la costa patagónica argentina habían fracasado.

Desarrollo

La idea que propongo no es original sino que reflota una que ya estaba en 1931 (2). Se trata de reconstruir (parcial o totalmente) el campamento galés de 1865, como forma de homenaje a la gesta que abrió las puertas al poblamiento moderno del Chubut.

Tengo entendido que el Concejo Deliberante está estudiando el tema de otorgar a ese lugar de alguna protección legal. Creo sinceramente que es un primer paso necesario pero no suficiente. El sitio de Punta Cuevas es uno de los más atractivos de nuestra costa y también de los más concurridos. No tengo la formación profesional necesaria para saber cómo compatibilizar el uso

recreativo con la protección histórica, pero no dudo que habrá quien sepa hacerlo.

No sólo el paseante despreocupado atenta contra los restos del primitivo Puerto Madryn sino que el mar también ha destruido parte del campamento. La protección del lugar deberá también ocuparse de ese tema.

Pienso que una forma de abordar estos diversos aspectos es una puesta en valor de todo el sitio de Punta Cuevas. Para ello propongo la creación de un PARQUE HISTORICO en parte de la punta.

No se trata de la preservación inmovilizante de las ruinas sino de su integración dentro de un área más amplia. En ella pueden destinarse lugares de senderos naturales (de interpretación del ecosistema costero). Sobre todo, debería incluir una prolija reconstrucción de alguna de las viviendas, según los datos existentes. Debería complementarse con una discreta construcción moderna que albergue un centro de interpretación histórica, donde se expliquen los por qué y los cómo del Desembarco, según concepciones museísticas actuales. Esa construcción podría ser una réplica del galpón de tosca y techo de cinc que albergó los enseres y alimentos de la colonia durante los primeros tiempos.

Para hacer justicia con los 153 que llegaron a esta playa repletos de ilusiones, deberían grabarse sus nombres en un monolito: homenaje duradero a quienes, en proporción no despreciable, son los antepasados de nuestra población de hoy y de quienes apostamos en la Patagonia como lugar de vida.

El Parque Histórico debería albergar también los restos humanos que se hallaron en septiembre, una vez que se verifique que se trata de Catherine Davies. En ese caso, un sencillo monumento debería quebrar el anonimato que padecieron durante 130 años esos primeros huesos que los galeses dejaron en la Patagonia (3).

Los nombres de varios pioneros galeses figuran en las calles de Madryn: todos estos personajes vivieron sus primeras semanas patagónicas en las excavaciones de Punta Cuevas. Allí murió Catherine Davies, allí nació María Humphreys, allí se casaron Mary y Thomas Jenkins, allí pensó Edwyn Roberts que no volvería a ver el día cuando quedó en el fondo del pozo de agua que estaba cavando...

Las ruinas de Punta Cuevas no sólo son importantes por ser la primera impronta del poblamiento moderno de la Patagonia. En 1867 fueron el teatro de la decisión de no abandonar la Patagonia. Ya para ese entonces los galeses se habían hecho amigos de los indios y ese año, en Punta Cuevas, tuvieron lugar las "Primeras Olimpíadas Patagónicas" con participación de blancos y aborígenes (4).

La presencia aborigen en Punta Cuevas desde tiempos inmemoriales, también es una faceta que debería estar incluida en el Parque Histórico. Los restos de sepulturas o de fogones indígenas que existen en el lugar, podrían dar pie a jugosas explicaciones del primitivo poblamiento patagónico.

El Parque Histórico podría complementarse, en el otro extremo de la ciudad, con una pequeña reconstrucción de la Laguna de Derbes antes de que la urbanización del "Área Central", borre las últimas huellas de la aguada que utilizaban los primeros pobladores de Puerto Madryn, empezando por los colonos de 1865 (5). Un estanque (ahora artificial) con juncos o vegetación apropiada, con una somera explicación de que de allí bebían los primeros madrynenses, sería un excelente recordatorio de los enormes esfuerzos que hicieron quienes nos fundaron la ciudad y del valor permanente del agua en una zona como la nuestra.

La Memoria de nuestros orígenes como ciudad es, en última instancia, el objetivo de la creación del Parque Histórico Punta Cuevas. Sólo las personas más ancianas aún con vida, pueden dar testimonio (parcial, ya que a su vez ellos tuvieron el camino allanado) de las dificultades que debieron vencerse para disfrutar del Madryn de hoy. En pocos años más, esa generación habrá callado para siempre. Por eso creo necesario que haya un lugar en Puerto Madryn que nos permita valorar el progreso realizado, colocar a nuestra época -superficial y materialista- frente a situaciones aleccionadoras, reconocer el temple de nuestros mayores, apoyarnos sólidamente en nuestro pasado para encarar más firmemente nuestro futuro comunitario.

Concreción de la idea

La idea de creación de espacios verdes públicos no es nueva en Puerto Madryn. Existen varios proyectos interesantes que no pudieron concretarse. El Parque Histórico Punta Cuevas quizás tenga mejor suerte porque no se trata meramente de un espacio verde inmejorablemente situado. Su objetivo no es sólo la recreación en el espacio, sino la contemplación del tiempo, algo mucho más ambicioso y difícil. La materia prima es genuinamente valiosa: las ruinas. Si el proyecto es adecuadamente preparado, su interés turístico es innegable y podría integrarse muy bien en el mercado regional, para el cual "la colonización galesa" se limita a Gaiman. El proyecto no sólo pretende recuperar el sitio original de Puerto Madryn sino valorar la aventura inmigratoria que es común a tantas ciudades argentinas. Creo que ninguna, sin embargo, puede mostrar sus reliquias pioneras en un marco natural tan panorámico. Tampoco hay por qué limitarse al poblamiento europeo, como se expresó, no sería difícil insertar el poblamiento aborigen en el Parque Histórico. (De hecho, la estatua de "El Indio" ya lo hace).

Como se ve, además de los organismos oficiales concernidos, puede convocarse a colaborar en el proyecto a diversas entidades intermedias, como organizaciones naturalistas, culturales, indigenistas, galesas, etc. Cuando el aspecto económico quede definido, no faltarán particulares que vean el beneficio. También debe considerarse la posibilidad de financiación externa, desde Gales concretamente, ya que "la Colonia" marcó el primer logro concreto del nacionalismo galés del

siglo XIX, cuya vitalidad no ha disminuído en aquel país.

La materialización de la idea escapa a mi formación y creo que también a las aspiraciones del presente concurso. En Puerto Madryn no falta gente capaz de abordar los múltiples aspectos técnicos que presenta el proyecto del Parque Histórico Punta Cuevas. Considero que la idea es abarcativa, participativa y que trasciende el interés municipal. Aunque no sé si las urgencias de nuestro tiempo permitirán llevar a cabo este proyecto, una cosa tengo clara: para cuando se cumpla siglo y medio del Desembarco, deseo fervientemente que "las Cuevas" sigan estando allí.

Citas

(1) Diario *El Chubut*, Trelew, 18-7 y 11-9-1995.

(2) Semanario *Golfo Nuevo*, Pto. Madryn, 19-12-1931.

(3) Diarios *El Chubut* y *Jornada*, Trelew, 26-9-1995.

(4) Semanario *Y Drafod*, Trelew, 24-9-1926.

(5) *Transparencia*, n°16. Pto. Madryn, 7-1992.

Apéndice II

Declaración de Punta Cuevas

Los abajo firmantes, habiendo participado del Primer Foro Internacional sobre los Galeses en la Patagonia reunido en Punta Cuevas, Puerto Madryn, los días 23 y 24 de octubre de 2002, deseamos dejar constancia de:

La importancia que la preservación de la cultura galesa-patagónica, su estudio y difusión, tiene en el fortalecimiento de la identidad regional patagónica en esta hora en que globalización y la igualación de las culturas tiende a erosionar las identidades de las culturas periféricas y minoritarias.

La necesidad de que las autoridades, actuales y futuras, arbitren los medios para la preservación cultural mencionada arriba, apelando a elementos existentes o a implementarse.

En el caso de la ciudad de Puerto Madryn, que es poseedora del privilegio de atesorar el sitio inicial de la Colonización Galesa y de ser la única ciudad argentina formalmente hermanada con una ciudad galesa, las líneas básicas de la preservación están ya delineadas y debe profundizarse la acción en ese sentido.

El Parque Histórico Punta Cuevas, con su alto valor histórico y simbólico, es un patrimonio que la comunidad de Puerto Madryn puede y debe desarrollar como herramienta para la valoración de lugar que esta ciudad ocupa en la historia de la colonización galesa de la Patagonia.

Puerto Madryn, 24 de Octubre de 2002 (siguen 38 firmas)

Apéndice III

Arraigando la nueva urbanización de Puerto Madryn: Recuperación del primer camino de la ciudad.

Resumen

Tanto los proyectos de urbanización de un reciente concurso como las gestiones que se están llevando a cabo con los propietarios de los terrenos que limitan a Puerto Madryn por el sur, dejan prever una pronta urbanización de esa zona. Por su proximidad al área de Punta Cuevas, núcleo original del poblado de 1865, la zona a urbanizar presenta algunos vestigios de aquella época que –debidamente aprovechados– permitirían articular el pasado y el futuro en una interesante vinculación afectiva.

Desarrollo

En los terrenos situados al sur de la Zanja de Guardia, actualmente pertenecientes a la Armada, se encuentran los restos del que fuera el primer camino no-indígena de la Patagonia Argentina.

De su existencia da cuenta la siguiente secuencia de fuentes históricas:

En 1865, antes de la llegada del Mimosa, entre los preparativos hechos por Edwyn Roberts figura el primer tramo de una senda que debía unir Puerto Madryn con el valle del Chubut. "...me puse a hacer un camino al Chubut, cortando los arbustos, haciendo una senda recta. Había hecho unas 5 millas de camino cuando llegó el primer contingente".[1]

Los trabajos continuaron después del desembarco, durante la permanencia del contingente en Puerto Madryn. Entre las actividades de los primeros días en la Patagonia, Abraham Matthews cuenta: "otros comenzaban a arrancar las matas y arbustos para hacer el camino entre Puerto Madryn y el valle del Chubut".[2]

Otros testigos del mismo período lo describirían así: "había varios haciendo un camino hacia el valle, limpiando los arbustos [...] y hay varias millas de ese

1 Edwyn Roberts, *Mordaith Edwin Cynrig Roberts o Gymru i Batagonia,* (manuscrito, Facs 716, Biblioteca Nacional de Gales, Aberystwyth).

2 Abraham Matthews: *Crónica de la Colonia Galesa*. 4º ed. El Regional. Rawson 1985. 160 pp.

camino que siguen siendo transitables hasta hoy (1926).[3]

[...] luego nos dieron las indicaciones para llegar a Madryn: "Sigan las huellas de nuestros caballos y así llegarán a donde está John Jones y otros más abriendo el camino de Madryn al valle". Este camino es transitable hasta hoy (1919) y todavía se lo conoce como "el camino de John Jones".[4]

El agrimensor Díaz, que mensuró las chacras del valle en 1865, en su informe de septiembre de ese año menciona que "Los colonos han desmontado como una tercera parte del camino entre Bahía Nueva y el Chubut".[5] (Es decir unos 20 kilómetros).

En julio de 1866, A. Arenales, comisionado por el Gobierno Argentino informa: …"el camino que hay desde Bahía Nueva a la Colonia [...] no está en su mayor parte trazado; las primeras diez millas lo están, mas el resto, en línea continuamente curva, apenas se conocería"...[6]

Los 60 Km entre Puerto Madryn y Rawson serían completados antes de fin de ese año siguiente: "Ya casi terminamos el camino a Puerto Madryn, ahora podemos ir en 8 horas".[7]

El informe de 1871 del capitán de la cañonera Cracker, coincide en que este tramo del camino mantuvo la traza recta con que lo empezó Edwyn Roberts: "…hay trechos de camino recto, como ser el camino de New Gulf, que tiene doce millas de un extremo a otro".[8]

En la carta náutica del Golfo Nuevo relevada en 1876 por el Almirantazgo Británico, figura el camino que va "a Chubut": una recta que empieza detrás de la actual Curva del Indio y se dirige directamente al sur (Figura 5a).

El mismo "camino carretero" es el único consignado en la zona de Puerto Madryn por el plano de la traza del ferrocarril, elaborado en 1884 por el Ing.

---

[3] Thomas Jones: Historia *de los Comienzos de la Colonia en la Patagonia* [1926]. Trelew, 2000. p.38.

[4] Richard Jones: *Del Imperio al Desamparo.* El Regional. Gaiman, 2002. p.45.

[5] Julio V. Díaz. Informe sobre la Colonia de Gales en el río Chubut. (Elevado al Dr. G. Rawson el 16-III-1866). En "Los fundadores de la Colonia Galesa" por C. Borgialli. *Argentina Austral*. N°58. IV-1934.

[6] A. Alvarez de Arenales. 1866. Informe de su viaje de inspección a bordo del Tritón. Memoria del Ministerio del Interior de la Rep. Argentina. correspondiente a los años de 1867 y 1868. Anexo C: Inmigración. Doc. N°3. Buenos Aires, 1868.

[7] E. Roberts. Carta en: *Patagonia neu y Wladychfa Cymreig*. Manuscrito Bangor MS AX15 78629 p.103.

[8] Cap. P.W. Dumistown. HMS *Cracker* 1871. Informe general y estadístico de la Colonia de Gales sobre el río Chupat. En "Orígenes de la Colonia Galense del Chubut" por F. Centeno, *Revista de Derecho, Historia y Letras*. 19(56):24-45. 1917.

Edward Williams.[9]

La misma huella sigue apareciendo, mapeada como inactiva, en cartas náuticas bastante recientes, como la "Puerto Madryn, H-264", del Servicio de Hidrografía Naval (1967). Actualmente el tramo inicial del *camino de John Jones*, está prácticamente borrado por la vegetación, pero es aún perceptible en condiciones de iluminación rasante y en imágenes satelitales (Fig. 5b); su preservación se ve amenazada por proyectos de urbanización del área.

Propuesta

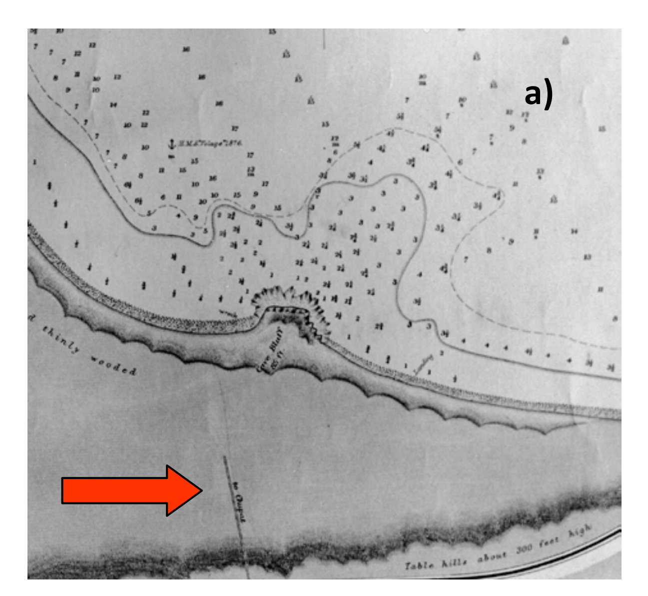
En 2004, los dos proyectos que compartieron el primer premio del concurso sobre el Frente Costero de Puerto Madryn[10] contemplan urbanizar el área que nos ocupa (Fig. 5c). Felizmente, ambos proyectos proponen una orientación Norte-Sur de la trama urbana que es coincidente con la traza del *camino de John Jones*.

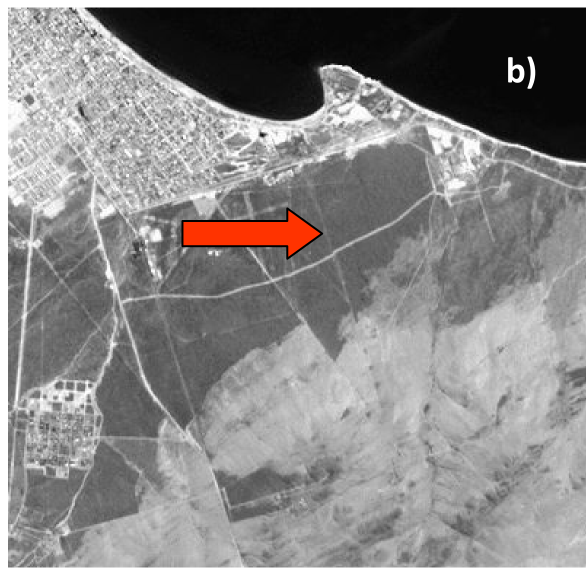
No plantea ninguna dificultad hacer coincidir una de las calles de la nueva traza con la antigua huella, marcando así una continuidad histórica sumamente interesante. Dicha coincidencia equivaldría a recuperar la funcionalidad del camino en cuestión, y –si el hecho estuviera debidamente señalizado– fortalecería los vínculos identitarios entre los habitantes de la nueva urbanización y los orígenes mismos de Puerto Madryn.

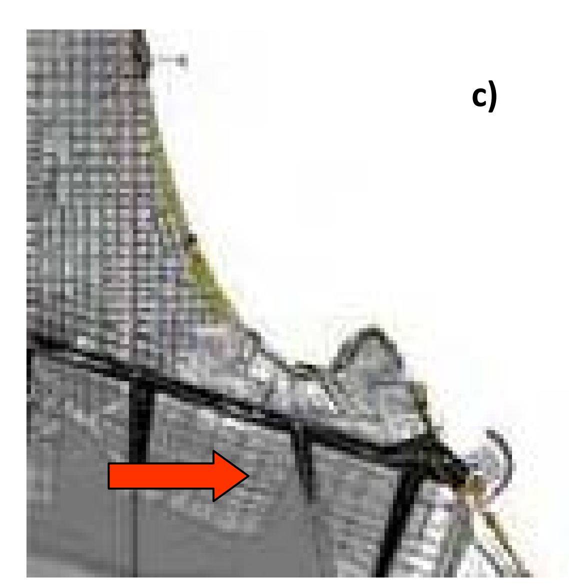
[9] Edward Williams. 1884. Plano de los terrenos concedidos a la Compañía Ferrocarril Central Chubut. En Dumrauf, C.: *El Ferrocarril Central del Chubut* (Doc. n°27). Centro de Estudios Históricos y Sociales. Puerto Madryn 1993.

[10] Clave I9 - *Autores:* Arq. Javier PISANO, Arq. Christian GIANI, Arq. Adriana VARELA, Vanina BUCCHI, y María Sol CAMPASSI. Clave A42 - *Autores:* Arq. Jorge HAMPTON, Emilio RIVOIRA y Cristian CARNICER.

Figura 5: Pasado, presente y futuro del Camino de John Jones: a) Carta náutica de 1876; b) Imagen satelital de 2002; c) futura urbanización del frente costero







LA EDUCACIÓN AMBIENTAL EN EL DESARROLLO DE PRÁCTICAS SUSTENTABLES: LA REALIDAD Y LAS POSIBILIDADES DE TELSEN

CARBAJAL Delia B. – ACOSTA Mercedes Z. – JIMENEZ Laura R. – LEMA Carlos A. – JÁUREGUI Graciela B.

Resumen

La educación ambiental intenta la comprensión de la complejidad del ambiente, brindando conocimientos para el desarrollo de valores y habilidades prácticas que posibiliten participar responsable y eficazmente en la gestión de la calidad del ambiente, favoreciendo la implantación de un modelo de desarrollo orientado hacia la sustentabilidad y la equidad. Describimos algunos aspectos ambientales de Telsen, provincia de Chubut, la incidencia de la educación ambiental en su desarrollo actual y futuro y algunas estrategias que permitan, a esta práctica educativa, su apertura a la vida social, promoviendo la participación, en la tarea compleja y solidaria de mejorar las relaciones entre la humanidad y su medio.

Palabras claves: educación ambiental, participación social, prácticas sustentables, equidad, Telsen.

L'ÉDUCATION ENVIRONNEMENTALE DANS LE DÉVELOPPEMENT DE PRATIQUES SOUTENABLES: LA RÉALITÉ ET LES POSSIBILITÉS DE TELSEN

Résumé

L'éducation environnementale essaye la compréhension de la complexité du moyen, en offrant des connaissances pour le développement valeurs et habilités pratiques pour prendre part responsablement et efficacement dans la gestion de la qualité du moyen et en favorisant l'implantation d'un modèle de développement orienté vers la viabilité et l'équité. Nous décrirons quelques aspects environnementaux Telsen, province de Chubut, de l'incidence de l'éducation environnementale dans leur développement actuel et futur et quelques stratégies qui permettent que cette pratique éducative est ouverte à la vie sociale en promouvant la participation, dans la tâche complexe et solidaire d'améliorer les relations entre l'humanité et son moyen.

Mots clef: éducation environnementale, participation sociale, pratiques soutenables, équité, Telsen.

Introducción: la educación ambiental, conceptos y evolución

En una sociedad como la actual, en la que predomina el individualismo, el consumismo y el utilitarismo, es dificultosa la instalación de una plena conciencia ambiental, pero ella es absolutamente necesaria, si queremos garantizar la continuidad de la vida, tal como la conocemos hoy.

La especie humana es la única que depreda y destruye su propio ambiente, a veces de manera consciente, otras inconscientemente. Por otra parte, muchas veces es incapaz de plasmar en la realidad los saberes construidos sobre teorías y conceptos, porque sólo cuando se entrelazan el conocimiento, la experiencia y el sentimiento es cuando se puede ser capaz de llevarlas a la práctica de manera coherente.

El compromiso y la participación activa, la cooperación y el diálogo entre individuos e instituciones, favoreciendo el intercambio de distintos puntos de vista según los intereses de los grupos involucrados, el estimulo y el apoyo para la creación y el fortalecimiento de redes, son instrumentos necesarios para la realización de transformaciones fundamentales en el ámbito social.

En tal sentido, la educación ambiental es un instrumento indispensable, porque necesitamos que el ambiente en que vivimos sea saludable, ya que dependemos de él, y fundamentalmente porque el ambiente es de todos y todos tenemos el derecho y la obligación de vivir en armonía con el medio que nos rodea.

La expresión *educación ambiental* fue acuñada en 1969 por William Sttap, profesor de la Universidad de Michigan y director del Programa Internacional de Educación Ambiental, considerado su fundador en los Estados Unidos, para referirse a aquella educación que promueve la comprensión de la dinámica de los ambientes naturales y de la acción antrópica positiva, buscando modos de vida sustentables, a través de modelos de producción y consumo amigables con el ambiente.

Según Nicholas Smith - Sebasto (2001; 2002), investigador de la Universidad de Illinois, la educación ambiental consta de cuatro elementos constitutivos:

- fundamento ecológico: información de todos los componentes del sistema.
- concienciación conceptual: comprensión de la acción humana sobre el medio.
- investigación y evaluación de problemas: conocimiento y aprendizaje, a través de la investigación, de la problemática ambiental.
- capacidad de acción: provisión de habilidades efectivas para encarar los problemas ambientales actuales y futuros.

La comprensión y el entrelazamiento de estos elementos brinda el sustento para

tomar conciencia sobre el agotamiento de recursos, su irregular distribución en el planeta y los conflictos que esto plantea, tanto a nivel económico como social, el deterioro de los ecosistemas naturales, la desaparición de especies y la falta de controles adecuados.

A la vez, la falta de trabajo digno, de una vivienda adecuada, las dificultades en el acceso a la educación y a la cultura, el hambre, la inmigración, las guerras, la pobreza, también deben ser analizadas y entendidas como problemas ambientales, en el sentido que afectan el entorno y a los individuos que sufren estas inequidades, así como a aquellos que conviven con ellas.

Como señala José Félix Martínez Huerta (2001) "*la educación ambiental resulta clave para comprender las relaciones existentes entre los sistemas naturales y sociales, así como para conseguir una percepción más clara de la importancia de los factores socioculturales en la génesis de los problemas ambientales".*

Para alcanzar el desarrollo de la educación ambiental es necesario trabajarla en sus dos variantes: la formal y la no formal. En la educación formal, es decir desde ámbitos institucionalizados, los docentes han abordado desde siempre la problemática ambiental, pero recién en los últimos años la educación ambiental comienza a aparecer en la currícula oficial de los distintos niveles educativos como tema o unidad puntual.

No obstante, debería tratarse como una transversalidad continua que toca todas las disciplinas, favoreciendo la comprensión de los procesos dinámicos que desarrollan los seres vivos, y promoviendo valores y actitudes positivas que nos permitan respetar y defender el ambiente del que formamos parte, contribuyendo a la armonía del planeta.

Por su parte, la educación ambiental no formal se define como "la transmisión (planificada o no) de conocimientos, aptitudes y valores ambientales, fuera del Sistema Educativo institucional, que conlleve la adopción de actitudes positivas hacia el medio natural y social, que se traduzcan en acciones de cuidado y respeto por la diversidad biológica y cultural, y que fomenten la solidaridad intra e intergeneracional" (CIGEMA, 2002).

No basta con la información, es necesaria la acción, transformar los valores fundamentales (conocimientos y aptitudes) en acción y actitudes, que son las herramientas de la educación ambiental. Este tipo de educación asistemática se adquiere en nuestro entorno: la familia, el trabajo, la calle, etc. Siempre aprendemos de otros, aunque no seamos conscientes de ello.

Nicholas Smith - Sebasto considera que la expresión *educación ambiental* no es apropiada y que debiera hablarse de *educación para el desarrollo sostenible* (UNESCO, 2005). Esta idea es reforzada por el *Consejo sobre Desarrollo Sostenible* de Estados Unidos, que sugirió que la educación ambiental está

evolucionando hacia una educación para la sustentabilidad, que tiene un "*gran potencial para aumentar la toma de conciencia en los ciudadanos y la capacidad para que se comprometan con decisiones que afectan sus vidas."* (Smith-Sebasto, 2002).

La educación ambiental, como producto social e instrumento transformador, es la vía regia hacia el desarrollo sustentable, pero la educación por sí misma no es suficiente. "*Para contribuir con eficacia a mejorar el medio ambiente, la acción de la educación debe vincularse con la legislación, las políticas, las medidas de control y las decisiones que los gobiernos adopten en relación al medio ambiente humano"* (Martínez Huerta, 2005).

La crisis ambiental actual es más que la sumatoria de los problemas, ya que estos se interrelacionan de manera tal que sus manifestaciones adquieren carácter global. Pero como toda crisis encierra grandes posibilidades de cambios sociales, políticos, económicos, tecnológicos y educativos, que podrían encaminarnos hacia el logro de la sostenibilidad y la equidad.

El antecedente más antiguo de educación ambiental es el constituido por las sociedades primitivas, en las que el hombre desarrollaba su vida en íntima y armónica relación con su ambiente. No obstante, el desarrollo de un sistema social cada vez más complejo llevó a cortar ese cordón umbilical invisible que unía con la madre tierra.

Recién a fines de la década del ‘60 surge la preocupación por revincularse con la naturaleza y es en la década siguiente en que el concepto de educación ambiental comienza a circular en diversos foros internacionales. El primero de ellos es en la *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano*, en Estocolmo, en que por primera vez se hace una advertencia sobre los efectos que la acción humana puede tener en el entorno, planteando las necesarias correcciones a las alteraciones ambientales y sociales (ONU, 1972).

Más tarde, en el *Seminario Internacional de Educación Ambiental* organizado por la UNESCO (1975) en Belgrado, se reconoce la educación como motor insustituible en los procesos de cambio, recomendando la enseñanza de nuevos conocimientos teóricos y prácticos, valores y actitudes para el mejoramiento ambiental. Se definen allí las metas, los objetivos y los principios que deben guiar a la educación ambiental.

En 1977, en Tbilisi, ex Unión Soviética, la *Conferencia Intergubernamental sobre Educación Ambiental* acuerda la incorporación de la educación ambiental a los sistemas educativos, basada en una pedagogía de la acción y para la acción y a partir de estrategias y modalidades de cooperación ambiental internacional (UNESCO, 1977).

Diez años después, el *Congreso Internacional sobre Educación y Formación Relativas al Medio Ambiente* propone en Moscú una estrategia internacional de

educación y formación ambiental para el período 1990–1999. Allí se reconoce a la pobreza y al incremento poblacional como las causas de la problemática ambiental, sin considerar el papel del complejo sistema de distribución desigual de los recursos generados por un orden internacional desigual e injusto (UNESCO, 1987).

En 1992, la *Conferencia sobre Medio Ambiente y Desarrollo* de Río de Janeiro, conocida como *Cumbre de la Tierra*, produce como documento la *Agenda 21*, con una serie de tareas a realizar de manera perentoria. En el capítulo 36 se refiere específicamente al fomento de la educación, la capacitación y la toma de conciencia, estableciendo tres áreas de programas: la reorientación de la educación hacia el desarrollo sostenible, el aumento de la conciencia de la población y el fomento a la capacitación (UNESCO, 1992a).

Simultáneamente se realiza el *Foro Global Ciudadano* (UNESCO, 1992b), en el que se aprueban 33 tratados; entre ellos el *Tratado de Educación Ambiental hacia Sociedades Sustentables y de Responsabilidad Global* (UNESCO, 1994), que señala a la educación ambiental como un acto para la transformación social, como un proceso de aprendizaje permanente basado en el respeto a todas las formas de vida, considerando a la alienación, la falta de valores y la no participación como inherentes a la crisis ambiental.

Ese mismo año, en el *Congreso Iberoamericano de Educación Ambiental* reunido en Guadalajara se estableció que la educación ambiental es eminentemente política y un instrumento esencial para alcanzar una sociedad sustentable en lo ambiental y justa en lo social (UNESCO, 1992c).

Otras reuniones de importancia fueron celebradas en Chosica (Perú) en 1976, en Managua en 1982, en Cocoyoc (México) en 1984, en Caracas en 1988, en Buenos Aires también en 1988, etc., debiéndose destacar la evolución del concepto de conservación, desde la concepción estrictamente biológica de la década del sesenta, hacia una visión integral de la interrelación sociedad – naturaleza que hoy cuestiona los sistemas de desarrollo tradicionales desde los propios organismos de Naciones Unidas, tal es el caso de UNESCO y PNUMA, grandes impulsores de estudios y programas relativos a la educación ambiental.

Metodología: observación, relevamiento sistemático y entrevistas en Telsen

En las campañas científicas realizadas a la zona se realizó una exhaustiva y sistemática observación del pueblo y sus adyacencias, con registros escritos y fotográficos de los testimonios que dan cuenta de la situación ambiental. Se visitó la escuela, entrevistando en dos oportunidades distintas a sus dos principales autoridades y algunos maestros y profesores, quienes nos explicaron la manera en que se trabajan los temas de educación ambiental y las prácticas y actividades que realizan los alumnos.

Se pudo observar la bibliografía utilizada, el vivero comunal y algunos trabajos prácticos realizados el año anterior. También se mantuvieron entrevistas con el Jefe Comunal actual: Sr. Gustavo Cornejo, y con el Jefe Comunal anterior: Sr. Demetrio Domínguez, éste último maestro y director de la escuela durante muchos años.

Estos informantes calificados, sumados a numerosas charlas con distintos vecinos, permitieron alcanzar un panorama completo de la situación ambiental, con sus aciertos, desaciertos y dificultades. El material recopilado fue organizado, clasificado y utilizado a la luz de los documentos internacionales y de bibliografía actualizada.

Resultados: la experiencia en Telsen

El pueblo de Telsen constituye el corazón de una comuna rural de 100 km², y es a la vez cabecera del departamento homónimo, en el norte de la provincia del Chubut, en la Patagonia argentina, a 176 Km. al oeste de Puerto Madryn. Se sitúa en el borde sur de la meseta de Somuncura, zona de extraordinaria belleza, con un microclima benigno, con manantiales de agua termal de baja temperatura y vegetación diferenciada que le dan características de oasis.

El pueblo, fundado en 1892, era conocido por su vitivinicultura durante las primeras décadas del siglo pasado, actividad que hoy se intenta reactivar. La realidad telseña parece idílica, lejos de los ruidos y el smog, lejos del pavimento, ya que el más próximo se encuentra a 165 km, y en un marco natural privilegiado.

Si bien hoy el pueblo vive una relación armónica con el medio natural, se deben planificar algunas acciones, a través de la concientización y la educación, para evitar el deterioro ambiental, sobre todo con vistas a la posibilidad cierta del desarrollo de un turismo sustentable a la zona. La escuela viene realizado un interesante trabajo de educación ambiental volcado a la comunidad, entre otras cosas a través de la factura de hermosas pinturas murales con mensajes alusivos, realizadas por los alumnos.

Como se expresa en un documento de las Naciones Unidas, *“la modificación del comportamiento que se requiere necesita un 'ambiente educativo' en el medio escolar y extraescolar. Se trata de hacer del medio escolar un ejemplo de lo que podría ser un medio ambiente, de la manera en que sería conveniente protegerlo, mejorarlo y sanearlo para crear al final generaciones de ciudadanos conscientes de su medio ambiente*" (UNESCO y PNUMA, 1990, vol.1, pág.70).

En efecto, cuando la escuela es consciente del papel fundamental que adquiere como recurso de la educación ambiental y como campo de acción para ejercerla, produce una positiva influencia sobre la comunidad, la que colabora en sus

propuestas retroalimentando sus acciones.

En Telsen no hemos observado basura en la calle ni flotando en el arroyo. Sin embargo, contradiciendo lo que parecería una plena conciencia ambiental, encontramos un extenso basurero a cielo abierto. En él encontramos animales muertos, residuos biosanitarios, pilas y baterías de distinto tipo, plásticos, botellas, muebles rotos y autos abandonados.

La basura es retirada de los domicilios tres veces por semana por un camión de la comuna que la traslada hasta este basural. Una estrategia posible para erradicarlo podría ser acordar socialmente la clasificación de residuos y su reciclaje, lo que no solo reduciría notablemente la cantidad de basura, sino que podría significar un ingreso económico para algunos pobladores.

Los residuos biosanitarios requieren un tratamiento especial, depositando cada categoría (objetos cortantes y punzantes contaminados, como agujas, jeringas y lancetas; material impregnado con fluidos corporales; citotóxicos, etc.) en el envase correspondiente. El sistema de gestión de este tipo de residuos no hace necesario el etiquetado de los envases porque se identifican por un código de colores.

Los envases deben ser retirados por un vehículo destinado especialmente para ese fin, el que los tiene que transportar hasta un horno pirolítico, en alguna ciudad cercana, para su incineración de manera segura. Las pilas pueden ser núcleos de bloques de cemento que pueden servir para construcciones exteriores, impidiendo la contaminación del medio por aproximadamente 1000 años.

Los desagües cloacales constituyen otra causa importante de degradación del medio ambiente. No obstante, el gobierno provincial tiene prevista la construcción del sistema completo de recolección y tratamiento de líquidos cloacales (Chubut, 2007, pág. 161) y ya ha iniciado los estudios para su inminente realización. El agua debe ser siempre valorada como un recurso patrimonial y como sustento indudable de la vida.

La provisión de agua potable por ahora no implica un problema, debido a que el pueblo es abastecido por un manantial situado en un campo adyacente. Sin embargo, es necesario concientizar a la población respecto al ahorro, la racionalización y la reutilización del agua, promoviendo prácticas que evidencien un estilo de vida responsable con el ambiente y comprometido con el futuro, ya que evitar el derroche de agua puede estar al alcance de todos los pobladores.

Algunas propuestas: educación ambiental y monitoreo mediante indicadores

El desarrollo sostenible, fin último de la educación ambiental, es definido como la "satisfacción de las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de

las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades» (CNUMAD, 1987). La protección del medio actúa como desencadenante del desarrollo por el avance científico y tecnológico, la inversión y la gestión que requiere, además de constituir una condición imprescindible para el crecimiento económico y el bienestar.

Para alcanzarlo, en el marco de la educación ambiental no formal, proponemos como estrategias posibles a desarrollar en la zona las siguientes:

- ***Campamentos y experiencias al aire libre***.
- ***Turismo rural, ecológico, cultural, etc.***
- ***Campañas de sensibilización***: charlas, distribución de material informativo sobre los problemas ambientales de la zona, sobre los hábitos de consumo, etc.
- ***Peticiones a las autoridades***: a través de un trabajo participativo se elaboran documentos solicitando políticas y legislaciones tendientes a la mejora ambiental.
- ***Información a los medios de comunicación*** de los problemas que enfrenta la comunidad, de mensajes ambientalistas, de propuestas de vida saludable, etc.
- ***Información a los visitantes***: a través de material informativo, de guías especializados, de instituciones y lugares visitados. Esto puede complementarse con un programa de voluntariado, en el que los propios vecinos se capaciten para realizar esta tarea.
- ***Encuentros comunitarios***: son un medio efectivo para tratar los temas que preocupan a la comunidad, favorecer la participación y emprender acciones conjuntas.
- ***Creación de redes institucionales***: en ellas cada una aporta sus conocimientos, ideas y experiencias, en pro del bienestar comunitario.

La participación debe ser voluntaria y espontánea, por genuino interés en la problemática, por propia convicción; de nada sirve la participación forzada o pasiva, como se fomenta muchas veces desde los organismos oficiales. Otra forma de facilitar el conocimiento y el disfrute de la naturaleza, el reconocimiento de la importancia de los procesos físicos y ecológicos y el mantenimiento de los recursos que hacen posible el bienestar humano es la creación de espacios naturales protegidos.

Estos requieren de un marco legal y de recursos humanos y materiales, de la participación social y de una adecuada vigilancia del *Límite del Cambio Aceptable* (LCA), que establece el umbral por encima del cual la presión de los visitantes deteriora los recursos de ese espacio.

Esta problemática es tema de análisis permanente desde que la Federación Europarc presentó en 1993 el documento *Loving them to death* (amándolos hasta la muerte), referido al siempre conflictivo equilibrio entre la conservación de la naturaleza y las visitas a las áreas protegidas.

El concepto de *Espacio Natural Protegido* (ENP) ha evolucionado a lo largo del tiempo. En los primeros tiempos su objetivo era la conservación de la naturaleza en un estado primigenio, impidiendo cualquier tipo de explotación. Luego esta visión se amplió y en muchos casos hoy se trata de preservar respecto a determinadas actividades humanas.

Los ENP que siguen un modelo de gestión avanzado buscan mantener la diversidad de especies y sus variedades y genotipos silvestres y domésticos, asegurando el funcionamiento de los ecosistemas. Según Francisco Díaz Pineda (1990), los ENP pueden servir como:

- Instrumento preventivo de la ordenación territorial, impidiendo la dispersión urbanística en el territorio.
- Inversión para mantener la singularidad de un paisaje.
- Promoción de actividades económicas beneficiosas para el territorio.
- Concentración de esfuerzos en la comunicación con el público y la prestación de servicios recreativos y turísticos.
- Vigilancia y control de las actividades lesivas para ciertas especies.

No hemos detectado en Telsen acuciantes problemas ambientales que requieran de urgente intervención, sin embargo, previendo un futuro crecimiento es necesario considerar no sólo la educación ambiental, sino también la implementación de buenas prácticas, así como una manera efectiva de controlar la calidad ambiental.

Proponemos para ello la utilización de un sistema de indicadores ambientales, por ser una herramientas fiable sustentada científica y técnicamente, que facilita la toma de decisiones y el acceso a la información a los grupos de usuarios, permitiendo transformarla en acción (PNUMA, 2005, pp. 9-10).

Un sistema de indicadores es un instrumento que permite conocer la condición actual y la tendencia a futuro del ambiente y tomar las decisiones adecuadas para evitar su deterioro. Para determinar la calidad ambiental, deben seleccionarse indicadores que permitan una gestión eficiente, teniendo en cuenta tres aspectos fundamentales: la salud y el bienestar de la población, el aprovechamiento sustentable de los recursos y la conservación de la integridad de los ecosistemas.

La metodología PER (Presión – Estado – Respuesta) identifica tres tipos de

indicadores ambientales:

- Indicadores de presiones ambientales causadas por el hombre.
- Indicadores de las condiciones o calidad del ambiente y los recursos naturales.
- Indicadores de las respuestas de la sociedad a las presiones sobre el ambiente.

Conclusiones

En la Declaración del Tercer Encuentro Internacional en Patagonia para el Desarrollo Sustentable, realizado en Comodoro Rivadavia en noviembre de 2000, se expresó lo siguiente: *"Estamos convencidos que la sociedad civil debe jugar un papel histórico e indelegable. Para ello debe lanzarse decididamente a reformar el pensamiento para construir las tramas complejas del desarrollo sustentable como estrategia fundante para la sobrevivencia de la humanidad y de construcción de un nuevo orden económico y cultural. Este proceso deberá propender al cambio de oportunidades en los sistemas productivos, la democratización del poder y del espacio. Es clave en este proyecto la construcción de un sistema educativo que plasme las luchas históricas por la educación y la emancipación popular. La sustentabilidad resulta un imperativo moral y ético, en el cual la diversidad cultural y el conocimiento tradicional deben ser respetados"* (EIPDS, 2000).

Debemos entender el ambiente como un macrosistema formado por los subsistemas natural, social, económico y cultural, los cuales interaccionan entre sí. Cuando estas interacciones no se producen de manera fluida y armónica surgen los problemas ambientales. La especie humana apareció hace 100.000 años sobre este planeta de 4.600 millones de años.

En los últimos 10.000 el hombre desarrolló la agricultura y domesticó animales, iniciando su vida en comunidad en centros poblados. Ha sido muy grande el esfuerzo de la humanidad para llegar hasta hoy. No tenemos derecho a destruir lo que la naturaleza tardó tantos años en producir.

Tenemos la obligación ética y la necesidad de vivir nuestras vidas, de hacer crecer los cultivos, de fabricar productos, de comprar bienes materiales, de lograr el desarrollo tecnológico y científico, minimizando lo más posible la degradación del paisaje original, de las características geomorfológicas de una región, del aire, el agua o el suelo, y las amenazas a la supervivencia de otras especies de animales y de plantas.

La educación ambiental brinda los elementos necesarios para preservar los sistemas de *soporte vital del planeta* y continuar con el desarrollo de la humanidad. Esta es la idea fundamental del desarrollo sustentable. Telsen tiene

todas las condiciones para determinar su futuro con verdadera sustentabilidad, está a tiempo de evitar la instalación de prácticas desacertadas que deterioren sus potencialidades, promoviendo el compromiso de sus habitantes en las acciones que les permitan una mayor y mejor calidad de vida.

Referencias

Chubut, Provincia del (2007) *Plan Estratégico de Infraestructura 2006 – 2016*, Rawson, Dirección General de Coordinación y Ordenamiento Territorial, 232 pp.

CIGEMA (2002) *Coordinación Interinstitucional para la Gestión Educativa en Materia Ambiental*, Gobierno de Jalisco (México) - Poder Ejecutivo, Publicación Nº 49. Sección 3.

CNUMAD (1987) *Our common future*, The World Commission on Environment and Development, Oxford (UK), 400 pp. (Traducción: Alianza, Madrid, 1998.)

Díaz Pineda, Francisco (1990) *Cómo proteger la naturaleza desde nuestra casa*, World Wide for Nature – Asociación en Defensa de la Naturaleza, Madrid.

EIPDS (2000) *Tercer Encuentro Internacional en Patagonia para el Desarrollo Sustentable*, Comodoro Rivadavia.

Europarc (1993) *Loveling them to death*, Berlín.

Martínez Huerta, José Félix (2001) *Educación ambiental en Euskadi. Situación y perspectivas*, Vitoria - Gasteiz, Gobierno Vasco.

Martínez Huerta, José Félix (2005) *Fundamentos de la Educación Ambiental*, Madrid, 3º ed.

ONU (1972) *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el medio humano. Estocolmo, 16 de junio*. New York, Organización de las Naciones Unidas.

PNUMA (2005) Banco Mundial intenta predicar con el ejemplo en la protección ambiental. *Resumen de prensa*, 4 de febrero, Unidad de Comunicaciones e Información Pública, México D. F.

Smith-Sebasto, Nicholas J. (2001) *Environment Issues Information Sheet*, University of Illinois-CooperativeExtensionService. www.nres.uiuc.edu/outreach/pubs/ei9709.pdf.

Smith-Sebasto, Nicholas J. (2002) *Qué es la educación ambiental. Páginas de educación ambiental de la República Dominicana*, Santo Domingo.

UNESCO (1975) *Seminario Internacional de Educación Ambiental. Documento de*

políticas nacionales de educación para el desarrollo, Belgrado.

UNESCO (1977) *Conferencia Intergubernamental sobre Educación Ambiental,* Tbilisi.

UNESCO (1987) *Congreso Internacional sobre Educación y Formación Relativas al Medio Ambiente*, Moscú.

UNESCO (1992a) *Conferencia sobre Medio Ambiente y Desarrollo,* Río de Janeiro.

UNESCO (1992b) *Foro Global Ciudadano,* Río de Janeiro.

UNESCO (1992c) *Congreso Iberoamericano de Educación Ambiental*, Guadalajara.

UNESCO (1994) *Tratado de Educación Ambiental hacia Sociedades Sustentables y de Responsabilidad Global,* Foro internacional de ONG y Movimientos Sociales, Tratados alternativos de Río 92.

UNESCO (2005) *Educación para el desarrollo sostenible*, Documentos del Decenio de las Naciones Unidas 2005 – 2014.

UNESCO; PNUMA (1990) *Tendencias de la educación ambiental a partir de la Conferencia de Tbilisi. Serie de educación ambiental,* Programa Internacional de Educación

POSIBLES CIRCUITOS TURÍSTICOS CENTRADOS EN LA LOCALIDAD DE TELSEN

JIMENEZ Laura R. – JÁUREGUI Graciela B. – SÁNCHEZ Darío C. – CARBAJAL Delia B. – ACOSTA Mercedes Z.

Resumen

La meseta patagónica ofrece un escenario inagotable para la realización de circuitos de turismo sustentable. La riqueza de sus paisajes, que denotan tanto una fuerte actividad volcánica como una importante lluvia meteorítica, su biodiversidad y la idiosincrasia de sus pobladores, conjugan un escenario único que sólo debe ser abordado desde la práctica consciente del turismo sustentable, tanto por visitantes como por lugareños y por el sector publico como por el privado. En este marco proponemos circuitos inéditos centrados en la localidad de Telsen, los que permiten el desarrollo de múltiples actividades para turistas no convencionales.

Palabras claves: turismo sustentable, circuitos turísticos no convencionales, Meseta Patagónica, Telsen.

DES POSIBLES CIRCUITS TOURISTIQUES CENTRÉS À TELSEN

Résumé

Le plateau patagónique offre une scène inépuisable pour la réalisation de circuits de tourisme soutenable. La richesse de ses paysages, qui dénotent tant une forte activité volcanique comme une importante pluie météreorique, sa bio-diversité et l'idiosyncrasie de ses habitants, ils conjuguent une scène unique qui doit seulement être abordé depuis la pratique consciente du tourisme soutenable, tant par des visiteurs comme par les paysans et par le secteur public comme par ce qui est privé. Dans ce cadre nous proposons circuits inconnus, centrés en Telsen qui permetent le développement de multiples activités pour touristes non conventionnels.

Mots clef: tourisme soutenable, circuits touristiques non conventionnels, Plateau Patagonique, Telsen.

Introducción

El paisaje, el espacio geográfico que se despliega ante nosotros y se ofrece a nuestra mirada, es producto de la interacción de múltiples factores, tanto naturales como antrópicos, y su interpretación conlleva un fuerte elemento subjetivo determinado por el impacto estético que produce.

La meseta patagónica ofrece un paisaje que permite lecturas en diferentes niveles. Podemos apreciar procesos geológicos, eventos volcánicos y meteoríticos (Corbella, 1987; Rocca, 2003), desentrañar su historia y su cultura a partir de testimonios de exploradores (Moreno, 1876; Lista, 1884; Oris, 1884; Musters, 1964; Claraz, 1988), científicos (Casamiquela, 1960; 1981; 1988) y pobladores, descubrir la gastronomía étnica y desarrollar actividades deportivas y recreativas. El paisaje es el escenario privilegiado donde se despliega la vida en todas sus manifestaciones y es también la primera aproximación que tenemos a un lugar. Adentrarse en él requiere de nuestro respeto y nuestro compromiso.

En la actividad turística es posible hacerlo en el marco del turismo sustentable (PAS, 2004; Pérez, 2004), que *"es aquel que engloba las actividades turísticas respetuosas con el medio natural, cultural y social, y con los valores de una comunidad; el que permite disfrutar de un positivo intercambio de experiencias entre residentes y visitantes; en el que la relación entre el turista y la comunidad es justa; en el que los beneficios de la actividad son repartidos de forma equitativa; y en el que los visitantes tienen una actitud verdaderamente participativa"*. (Gutiérrez et al., 2006). La sustentabilidad, entendida como una política de Estado, exige la articulación de diversos organismos: nacionales y locales, del sector público y del privado.

La meseta patagónica brinda la oportunidad de desarrollar el turismo sustentable a partir de circuitos de ecoturismo o turismo ecológico (Wearing y Neil, 2000), turismo rural, (Dachary y Arnaiz, 2005; Sáez, 2008), agroturismo, turismo étnico, excursionismo y turismo de aventura, entre otros. En el marco del Proyecto de Investigación Plurianual del CONICET (PIP 5955), se desarrolló un pormenorizado estudio de las posibilidades de desarrollo turístico de la porción chubutense de la Meseta de Somuncura, particularmente en un área centrada en la localidad de Telsen, cuya relativa proximidad a centros regionales como Puerto Madryn y Trelew, sumada a la presencia de un curso de agua permanente, le brindan a la zona importantes ventajas comparativas. A partir de los conocimientos ya producidos (Jáuregui et al., 2008; Sánchez et al., 2008a; 2008b), el objetivo del presente capítulo es proponer ciertos perfiles de circuitos turísticos temáticos (Chan, 1998) centrados en la zona.

Metodología: relevamiento de campo y trabajo de gabinete

En el marco del PIP 5955, durante los años 2007 y 2008 se realizaron cuatro

campañas científicas: la primera, en febrero de 2007, fue de reconocimiento general, y las dos siguientes, en noviembre de 2007 y en febrero de 2008 se centraron exclusivamente en la zona de la meseta del Centro – Norte de la provincia del Chubut, en el área de la comuna rural de Telsen y sus adyacencias, en las que se realizaron relevamientos intensivos (Bertoni, 2005) con el recorrido de varios miles de kilómetros de caminos de ripio y sendas de muy dificultosa transitabilidad.

En las tareas de campo fue necesario recurrir el apoyo de baqueanos y se realizaron registros escritos, gráficos y fotográficos de manera sistemática. Merece señalarse que en la zona el reconocimiento de los lugares suele hacerse por el nombre del propietario de las tierras, por lo que se observarán abundantes referencias de este tipo.

La exhaustiva búsqueda previa de bibliografía reveló que la misma es escasa, incompleta y fragmentada, por lo que tuvimos que producir, basados en la información y la observación directa, los textos que nos sirvieron de apoyatura para la interpretación de las geoformas, la flora, la fauna y los vestigios de las culturas originarias.

Con la cartografía debimos enfrentar un reto similar, ya que algunos caminos vecinales y muchos internos de las estancias no figuraban en ninguna de nuestras cartas. Por otra parte, los topónimos que identificaba la cartografía a veces no coincidían con la denominación de los pobladores, y en otros casos correspondían a un lugar próximo pero no al señalado.

En cuanto el trabajo de gabinete posterior a las campañas, en el análisis de la potencialidad turística (Cabrales y González, 2004) se realizaron fichas que tuvieron en cuenta, para cada uno de los atractivos potenciales, los siguientes criterios: valor del atractivo, tipo de atractivo, belleza del atractivo, valor del paisaje, tipo de paisaje, accesibilidad, infraestructura, preservación y factibilidad de circuitos.

Resultados: principales características del área de estudio

El área de estudio se ubica en la *ecorregión extra-andina* o *meseta patagónica*, vasta región que se caracteriza por presentar áreas de sierras, mesetas, planicies y bajos, con predominio de vegetación de estepa y mallines escasos y a veces salinos (Jáuregui et al., 2008). La actividad económica dominante es la ganadería extensiva, principalmente ovina.

Las precipitaciones no superan los 300 mm anuales. Una de las sub-regiones de esta ecorregión es la *Meseta Central*, la cual posee los sectores más áridos, con un régimen de precipitaciones de menos de 200 mm anuales. Esta sub-región se divide en 3 distritos: Central de Río Negro y Neuquén, Central de Chubut y Central de Santa Cruz. Las provincias de Río Negro, en su parte Centro Sur, y

Chubut, en su parte Centro Norte, comparten la *Meseta de Somuncura* (Masera, 1998; Torrejón, 2008).

Este territorio, que tiene una superficie de 14.000 km², es una altiplanicie basáltica con conos volcánicos, sierras, cerros, lagunas temporarias y cañadones, que sufrió transgresiones marinas, las que quedaron testimoniadas en los restos de bivalvos y fauna marina en general, así como en las formas que las aguas tallaron en sus taludes formando golfos, cabos, puntas y bahías hoy secas. La riqueza geomorfológica, geológica, biológica y ecológica de Somuncura, hizo que en 1993 se creara una *Reserva Provincial* en Río Negro.

Consideramos factible el desarrollo de un turismo sustentable centrado en la localidad de Telsen, comuna rural del Norte de la provincia del Chubut (Fig.1), cabecera del departamento homónimo, a 176 km al Oeste de Puerto Madryn. Ubicada en el borde Sur de la meseta de Somuncura, la zona tiene un microclima benigno, con manantiales de agua termal de baja temperatura y vegetación diferenciada que le dan características de oasis.

Durante la primera mitad del siglo XX existían viñedos en producción que dieron fama a Telsen por sus vinos regionales. Esta actividad no ha tenido continuidad, aunque en la actualidad algunos pobladores están tratando de retomarla con nuevas cepas. El pueblo, fundado el 12 de diciembre de 1896, cuenta en la actualidad con unos seiscientos habitantes y enfrenta el problema del éxodo de sus jóvenes hacia centros urbanos que les ofrecen mayores posibilidades de progreso. Sus principales accesos por vía terrestre son:

- Hacia el Este, a través de la Ruta Provincial 4, de ripio consolidado, se comunica con Puerto Madryn (179 km), y combinando con la Ruta Provincial 8, también de ripio consolidado, se llega a Trelew (185 km) y a la capital provincial: Rawson (205 km).
- Hacia el Oeste, por la Ruta Provincial 4 se comunica con Colonia Sepaucal (56 km), Gan Gan (126 km) y Gastre (213 km), pudiendo llegarse hasta la cordillera.
- Hacia el Norte, siguiendo un camino vecinal de tierra que no aparece en los mapas, se puede acceder sin inconvenientes a Cona Niyeu (70 km), en la provincia de Río Negro.
- Hacia el Sur la Ruta Provincial 61, y luego la Ruta Provincial 11, permiten acceder a Chasicó (53 km), Bajada del Diablo (114 km) y Bajada Moreno (146 km) (Fig.2).

Resultados: Posibles circuitos a desarrollar en el zona de Telsen

Dadas las características del pueblo en cuanto a infraestructura y servicios, los circuitos que se pueden desarrollar son para grupos reducidos y con vehículos

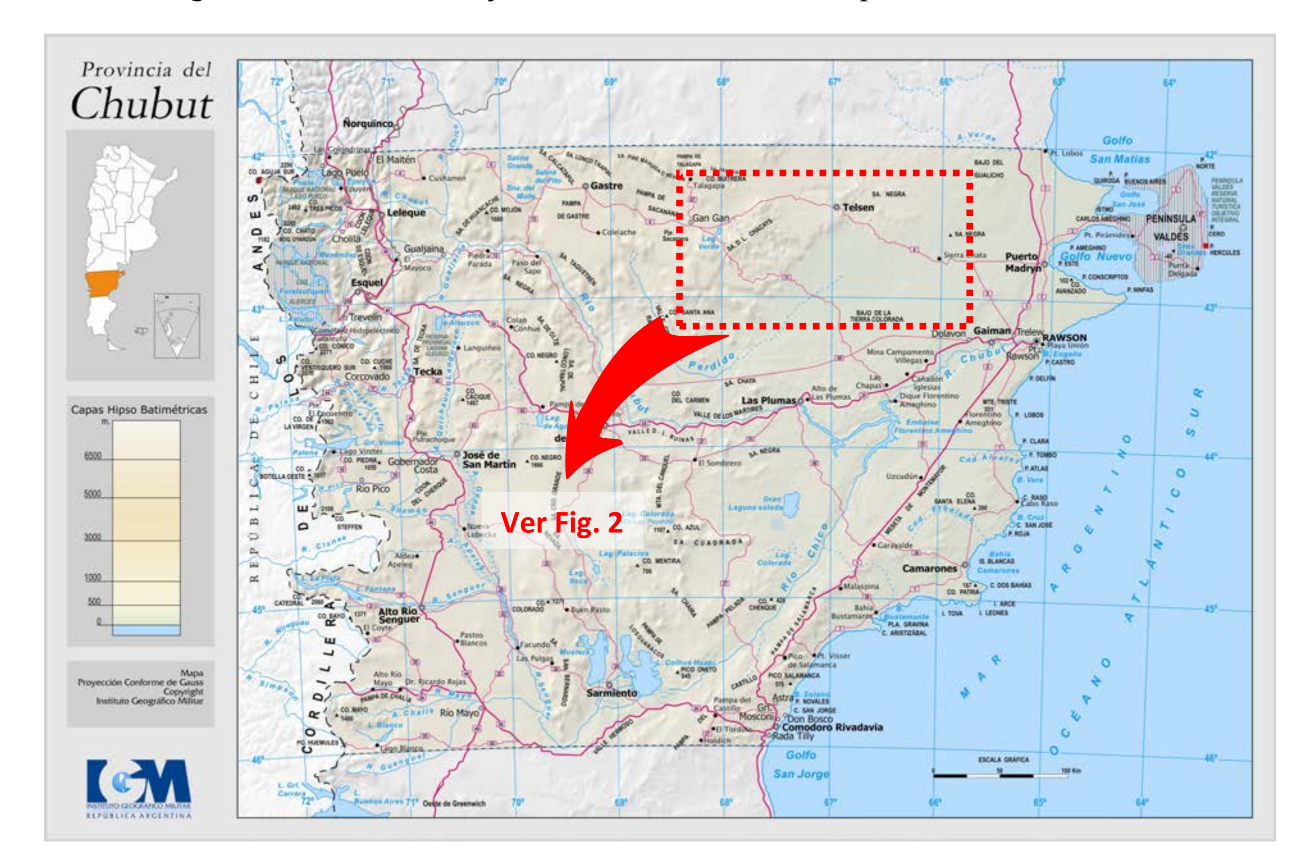
todo terreno. Cuando son de todo el día los circuitos deben incluir vianda y bebida, ya que no existen lugares donde se pueda realizar aprovisionamiento. Se desarrollan circuitos para seis días:

Día 1 - Telsen: el pueblo y las chacras

Arribados a Telsen y luego de alojados en casas de familia o en departamentos de alquiler, se realizará un recorrido por el pueblo. Se visitará:

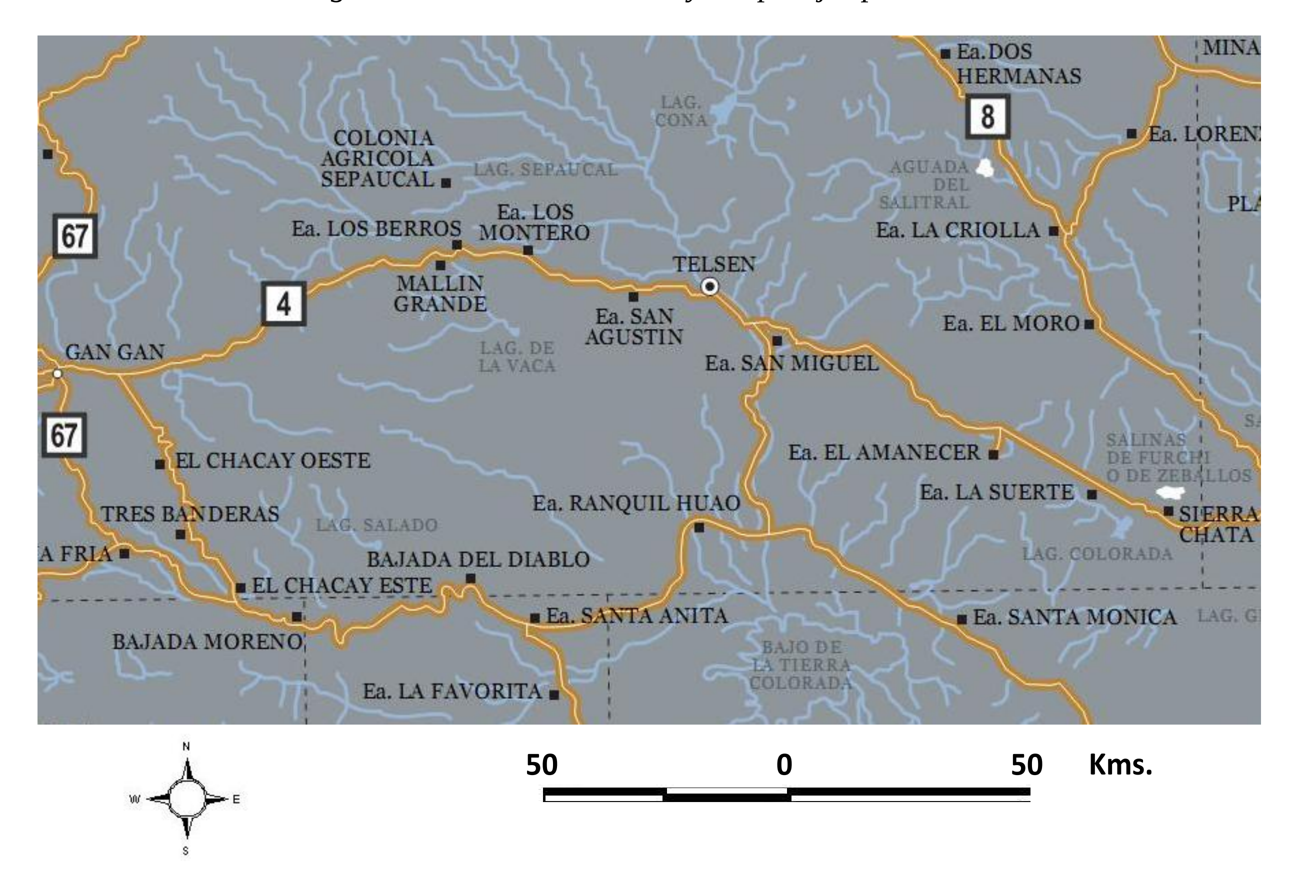
- ❖ La Capilla Nuestra Señora del Valle.
- ❖ El Club Social y Deportivo, con Salón de Usos Múltiples y equipamiento de gimnasio.
- ❖ La Plaza: se está forestando, cuenta con un monumento a San Martín y otro al perro ovejero, una placa que señala el hito 42, glorieta y un edificio cuyo destino aún no ha sido definido.
- ❖ Otros sitios de interés: escuela, hospital, corral comunitario, pileta municipal, cementerio, etc.

Fig.1. El área de estudio y su ubicación relativa en la provincia del Chubut



Fuente: Elaboración de los autores a partir de una base del Instituto Geográfico Militar.

Fig.2. La localidad de Telsen y sus parajes próximos



Fuente: Elaboración de los autores a partir de una base de la provincia del Chubut.

Posteriormente nos dirigiremos a la Gruta de Nuestra Señora del Valle, donde se venera una imagen traída de Catamarca por sus fieles en el año 1996. Esta gruta se encuentra situada sobre la barda norte que rodea al pueblo. Desde allí se tiene una magnifica vista de Telsen y los alrededores, pudiendo identificar claramente el manantial que abastece al pueblo de agua potable.

Luego nos trasladaremos en vehículo a la zona de chacras, donde observaremos las tareas de canalización del arroyo Telsen para favorecer el riego de los frutales (Chubut, 2006). En el camino nos detendremos a visitar las ruinas de la vieja Estafeta Postal, donde funcionó el primer correo; la comuna tiene prevista su restauración para que allí funcione un museo.

Almorzaremos vianda, al borde del arroyo. Luego visitaremos la Escuela Granja Nº 126, en el corazón de la Zona de Chacras, que fue cerrada en 1978 y tuvo en su momento unos cien alumnos, en su mayoría aborígenes. Su último director, José María Calderón, cuida de las instalaciones y mantiene en alto la bandera patria, en una pequeña aldea de 10 casas en la que actualmente viven 6 familias.

Se regresará aproximadamente a las 18,00 hs, disponiendo de tiempo libre hasta el horario de la cena (21,00 hs.) en que se servirá un asado. Toda la Zona de

Chacras es apta para el desarrollo del cicloturismo, el excursionismo y el senderismo.

Día 2 - Telsen: historia geológica y natural

Luego del desayuno se partirá en vehículo hacia la formación Los Quesitos, ubicada a unos 10 km del pueblo por camino de ripio en buen estado. Se trata de coladas basálticas que produjeron en las paredes de la sierra la forma de quesos apilados o pila de monedas en múltiples columnas contiguas (Fig.3).



Fig.3: Formación Los Quesitos



Fuente: GRUTUS, noviembre de 2007.

En el recorrido veremos el cerro Bola de Morley, un cerro testigo con la cima redondeada, en la Sierra Negra, que era tomado como punto de orientación por el fundador del pueblo: John Morley. También veremos numerosas grutas, cuevas y huecos en las paredes de las sierras que son típicas de las coladas volcánicas.

En algunas de ellas es factible encontrar vestigios de las culturas tehuelche y mapuche. Gran cantidad de lagunas, muchas de ellas temporarias, nos permiten observar aves en sus orillas: flamencos rosados, cisnes de cuello negro, patos, águilas, halcones y calandrias, entre otros. Veremos guanacos, muy abundantes en la zona, choiques, perdices, zorros y si somos muy observadores, posiblemente algunas iguanas.

La vegetación es propia de la estepa arbustiva muy xerófila, con predominio de arbustos como el quilimbai, mata negra, colapiche, jarilla, telsen y coirón, este último el preferido por el ganado ovino y equino. Los suelos salados se cubren de zampa, un arbusto halófilo. En el valle se observan árboles como Salix purpurea (sauce colorado), Salix babylónica (sauce llorón) y Juglas regia (nogal), junto con álamos (Del Valle, 1978).

Llegaremos a los cañadones y manantiales que dan origen al arroyo Telsen, siguiendo el camino que bordea el arroyo hasta la estancia Las Horquetas, de Lucas Urra, distante unos 35 km del pueblo, y desde allí se continúa a pie o a caballo, subiendo la barda, con una vista panorámica del arroyo y su valle francamente bella.

Ya de regreso, a 32 km. del pueblo y casi al pie de la Sierra Negra, por un

camino bastante dificultoso, llegaremos al Bosque de Chacay. Es un bosque de menos de una hectárea, pero se trataría de la mayor concentración existente de árboles de esta especie. Fue incendiado intencionalmente hace unos años por un peón, para evitar que las ovejas se introdujeran en él. La estancia pertenece a Walter Varela Díaz.

Regresaremos al pueblo aproximadamente a las 18,30 hs. Por la noche cenaremos en el único restaurante de Telsen, perteneciente al matrimonio Malvares, donde se degustarán pastas caseras con estofado de guanaco. Este circuito puede desarrollarse como turismo de aventura, en su modalidad de excursionismo, incluyendo barranquismo y rappel.

Día 3 - Telsen: vestigios del pasado

Partiremos a las 7,00 de la mañana y nuestro primer destino será Laguna de la Vaca, en terrenos de Juan Carlos Kruse. En otros tiempos allí funcionó una escuela que mantiene su pizarrón, sus pupitres y las láminas colgadas como el último día de clases. También hay una capilla abandonada, con una placa que refiere a su inauguración en 1976.

Luego seguiremos hacia el sur con destino al Cañadón El Barroso, hasta encontrar la estancia El Poquito, donde vive Romilio Aguilar con su familia y algunos peones. Allí podremos visitar las pinturas rupestres de la Sierra Trapaluco. Más tarde nos dirigiremos a la estancia Mallín Grande, de Alberto Abdala, al pie del Cerro Cayuqueo, donde observaremos grandes manadas de guanacos y bandadas de choiques pastando en el mallín. También hay abundantes picaderos donde es posible ver puntas de proyectiles de materiales que no son de la zona.

Apenas a cien metros de la ruta se ven pinturas rupestres en forma de greca en un desteñido rojo, en parte cubiertas por pintadas de un partido político. Más al oeste se encuentra una cueva cuyas paredes evidencian pinturas rojas, que representan dedos, círculos concéntricos, rayas y cruces. Incluso hay un diseño de doce grecas perfectamente simétricas.

El Padre Sergio Micheli, residente en Telsen durante los años ochenta y estudioso de los testimonios de las antiguas culturas, halló grecas similares en veintiún sitios arqueológicos de la zona y esto le hacía pensar que las grecas podrían constituir un tipo rudimentario de escritura jeroglífica.

Visitaremos posteriormente el Gran Cráter de Bajo Hondo (42º15’S; 67º55’W), consecuencia de un impacto meteorítico, el cual presenta un diámetro de 4,8 km (Rocca, 2003; Acevedo y Rocca, 2005). Ya de regreso visitaremos Sepaucal, pequeña aldea rural con presencia de minifundios. Allí vive una comunidad aborigen de 45 personas que cuenta con escuela, sala de primeros auxilios y un generador eólico y a gasoil. Se crían ovinos y también hay huertas y

plantaciones de guindas, cerezas, duraznos y damascos para la fabricación de dulces.

Luego nos dirigiremos hacia el Cañadón Chileno, en la estancia de los Williams, donde realizando una caminata de 45’ podremos observar unas treinta piedras grabadas separadas unas de otras y sin orden aparente, las que tienen un peso de entre 60 y 80 kilos y en su cara más lisa ostentan grabados simples: rayas, cercos concéntricos, círculos y cruces, u otros de mayor complejidad, como caras y figuras humanas (Fig.4). Valeriano Sastre, encargado de la estancia, fue el descubridor de estas piedras hace unos veinte años.

Fig. 4. Piedra grabada de Cañadón Chileno



Fuente: GRUTUS, febrero de 2008.

Mas tarde visitaremos la estancia La Pintada, de Don Manuel Cabeza, en la Sierra Negra, a unos 50 km al Noroeste de Telsen, pasando el Cañadón Blanco. Cuenta el Padre Micheli que antiguamente esta estancia pertenecía a Dionisio Sandoval, cuyo padre había venido de Chile con los mapuches, entre ellos Francisco Llanca, un indio que vivió siempre en la zona y que falleció, según los pobladores, a los 142 años.

Existen en este campo pinturas rupestres en las paredes de una gruta cuya entrada se halla tapada por las aguas, como consecuencia de la construcción de un tajamar, pudiéndose observar sólo la parte superior. Al pie del cerro observaremos restos de “ranchos jarillales”, pequeñas excavaciones circulares realizadas para la construcción de ranchitos de no más de un metro de altura, techados con jarilla y barro, los que constituyeron un paso intermedio entre el período de las cuevas y el de las actuales estancias.

A la largo de nuestro recorrido, en la parte más alta de los cerros, veremos dispersas pirámides funerarias tehuelches, mal llamadas *chenques*. También veremos parapetos o corrales de piedra, abundantes en la meseta, que fueron construidos por los tehuelches en sus incursiones de caza. Lamentablemente, Gruta Pintada, paraje de la Sierra Apas, a 75 km del pueblo, no se puede visitar porque el ocupante del campo no lo permite, de manera que se desconoce su estado de conservación.

Se trata de un magnífico mural, tal vez la pintura rupestre más destacable de la zona, con dibujos en rojo bermellón, rojo ladrillo, ocre, amarillo, marrón claro, negro y blanco, que representa choiques y distintas figuras. En el mural,

estudiado por Rodolfo Casamiquela (1960; 1981) y el Padre Sergio Micheli, llama la atención la ausencia del azul, color que habría sido considerado sagrado. El regreso se estima para las 20,00 hs., y la cena incluiría un delicioso chivito a la cruz.

Día 4 - Telsen – Bajada del Diablo – Estancia Santa Rosalía

Luego del desayuno partiremos con equipaje hacia la estancia Santa Rosalía, propiedad del Dr. Mario Cimadevilla, ubicada en Bajada Moreno. En el camino pasaremos por el Bajo de la Tierra Colorada, y ya en Bajada del Diablo (42º45'S; 67º30'W) podremos visitar un campo de cráteres meteoríticos, producto de la fragmentación de un asteroide en época anterior a la actividad fluvial reciente, por lo que sólo una parte habría sobrevivido a la erosión.

Son más de cien cráteres en un área de de 27 por 15 km. El mayor tiene un diámetro de 1 km y catorce de ellos tienen entre 300 y 1000 metros. Alojados en la estancia, y luego del almuerzo, se recorrerá la misma con el objeto de conocer las actividades productivas que se realizan, especialmente las relacionadas con el ganado ovino. Más tarde se organizarán juegos típicos, como taba, herraduras y sapo. La cena consistirá en el típico cordero patagónico.

Día 5 - Santa Rosalía: safari fotográfico

Se partirá en vehículo 4x4 para conocer los yacimientos paleontológicos En estas tierras se han hallado dinosaurios, algunos pocos reptiles del período Triásico y abundantes ejemplares del Jurásico y del Cretácico, sobre todo herbívoros cuadrúpedos y carnosaurios, que son predadores bípedos.

Fig.5. Carnotaurus Sastrei

Fuente: GRUTUS, mayo de 2009.

En la estancia de la familia Sastre fue hallado el Carnotaurus Sastrei, pieza que se destaca en el Museo de Ciencias Naturales Bernardino Rivadavia, en Buenos Aires (Fig.5). Asimismo se visitarán picaderos, que son sitios donde los aborígenes hacían sus armas y otros utensilios. Pueden encontrarse piezas en buen estado, así como piedras agujereadas que se utilizaban como pesas y otros vestigios de las culturas aborígenes.

Luego nos dirigiremos a la laguna Reuque y otras lagunas próximas, como la Salada, donde podremos observar la flora y la fauna del lugar y apreciar el particular paisaje de la meseta. La cena se servirá en la estancia y consistirá en carne de choique preparada de manera tradicional. Luego de la misma se hará una pequeña caminata hasta el estanque para observar los cisnes de cuello negro a la luz de la luna y apreciar el inconmensurable cielo patagónico, tachonado de estrellas. Como despedida de estas latitudes, se brindará con champagne.

Día 6 - Santa Rosalía – Puerto Madryn

Luego del desayuno nos dirigiremos a Puerto Madryn, a través de la Ruta Provincial 4. En el trayecto visitaremos el antiguo parador de la familia Barroso, donde podremos apreciar viejos carros laneros, animales domésticos y la Salina de Forchi. Finalmente arribaremos a Puerto Madryn, desde donde se podrá optar por tomar otros circuitos de la zona costera.

Conclusiones y reflexiones finales

Los circuitos turísticos propuestos demuestran que las posibilidades de desarrollo turístico de la meseta patagónica son muy amplias, pero es necesario mejorar la infraestructura y el equipamiento en materia de servicios, así como dotar a la zona de las debidas protecciones, garantizando que la actividad no produzca deterioros en el ambiente ni altere la forma de vida de sus habitantes.

En primer lugar, las posibilidades de desarrollo turístico se verán potenciadas con la pavimentación de la Ruta Provincial 4 (Chubut, 2007), cuyos trabajos previos han dado comienzo este año. El nuevo corredor unirá de manera directa los dos principales destinos turísticos nacionales e internacionales de la provincia: Península Valdés con la Comarca del Paralelo 42.

Telsen puede ofrecer una muy interesante alternativa de turismo no convencional en dicho corredor, pero para ello tiene que mejorar, entre otras cosas, su infraestructura de alojamiento, contar con una buena estación de servicios, disponer de cobertura satelital para los teléfonos celulares y completar la construcción del nuevo hospital local.

Como se ha visto, la zona es apta para el desarrollo del senderismo, actividad accesible para personas de todas las edades por no requerir de un gran estado atlético, pero para esta actividad lo que sí se necesita es un adecuado señalamiento y balizamiento de los recorridos. Otros deportes como el ciclismo, el vuelo en globo aerostático o el trekking, que se lleva a cabo en zonas no señalizadas, son factibles de realizar si se dota a los lugares de práctica con las debidas medidas de seguridad.

Por otra parte, el trabajo de campo ha puesto en evidencia la necesidad de crear protecciones específicas a sitios que merecen ser preservados, como pinturas

rupestres, picaderos, piedras grabadas, yacimientos y áreas paleontológicas, a los efectos de evitar el impacto antrópico negativo, resguardándolas como sitios de interés.

Un caso paradigmático es el de las fantásticas pinturas rupestres de Sierra Apas, a las cuales se nos impidió, fusil en mano, el acceso, a pesar de ir acompañados de las máximas autoridades comunales. Su protección debe hacerse de manera urgente, si es que ya no es demasiado tarde.

También es necesario preservar la riquísima biodiversidad de la zona, así como la cultura local, de manera tal que las futuras generaciones puedan disfrutar de ellas, por lo que sería recomendable la creación de reservas o parques que contaran con guardas ambientales, tal como existen en otras provincias.

En tal sentido, en agosto de 2008 el Banco Mundial preadjudicó el proyecto elaborado por la Dirección General de Conservación, dependiente del Organismo Provincial de Turismo, para desarrollar un plan de manejo participativo de la Meseta de Somuncura en Chubut (Diario de Madryn, 2008), lo cual es un buen indicio.

En consonancia con esto, es sabido que para el desarrollo turístico no basta con contar con atractivos: es necesario crear conciencia turística, tanto en los residentes como en los visitantes y en las autoridades de los distintos ámbitos, y esto sólo se podrá alcanzar a través de un sistemático programa de educación a todos los niveles.

Con estas necesarias precauciones, el desarrollo del turismo sustentable es una posibilidad concreta de que generaría empleo genuino, evitaría el éxodo de los más jóvenes, preservaría la zona de los intereses mineros, pondría en valor sus interesantes atractivos y permitiría conocer a connacionales y extranjeros una región casi inexplorada de nuestra geografía.

Agradecimientos

Los autores desean agradecer a las familias Domínguez, Cornejo, Glaría, Malvárez y Sastre de Telsen, así como al Dr. Mario Cimadevilla, de Bajada Moreno, por su colaboración.

Referencias

Acevedo, R. D.; Rocca, M. C. L. 2005. Revisión crítica de los probables cráteres de impacto situados en territorio argentino. *XVI Congreso Geológico Argentino*, III: 627-634. La Plata.

Bertoni, M. (2005) *Relevamiento turístico, observación, valoración de los recursos,* Universidad Nacional de Mar del Plata - Centro de Investigaciones Turísticas.

Cabrales Barajas, L. F.; González Torreros, L. (2004) Potencial turístico y desarrollo local en Lagos de Moreno, Jalisco. *Noticias del Centro Humboldt*, 1029/04.

Casamiquela, R. M. (1960) *Sobre la significación mágica del arte rupestre nordpatagónico,* Universidad Nacional del Sur - Cuadernos del Sur, Bahía Blanca.

Casamiquela, R. M. (1981) *El arte rupestre de la Patagonia,* Siringa Libros, Neuquén.

Casamiquela, R. M. (1988) *En pos del Gualicho. Estudio de mitología tehuelche,* Fondo Editorial Rionegrino – EUDEBA, Viedma.

Claraz, J. (1988) *Diario de viaje de exploración al Chubut 1865-1866,* Marymar, Bs. Aires.

Corbella, H. (1987) Agrupamientos de cráteres por posible impacto, Bajada del Diablo, *Revista de la Asociación Argentina de Mineralogía, Petrología y Sedimentología*, 18 (1-4).

Chan, N. (1998) *Circuitos turísticos: programación y cotización*. Buenos Aires, Ediciones Turísticas.

Chubut, Provincia del (2006) *Proyecto Sistema de Riego y las áreas productivas en el valle de Telsen*. Rawson, Dirección General de Obras Hídricas.

Chubut, Provincia del (2007) *Plan Estratégico de Infraestructura 2006 – 2016*. Rawson, Dirección General de Coordinación y Ordenamiento Territorial, 232 pp.

Dachary, A. C.; Arnaiz Burne, S. M. (2005) Turismo rural y ecoturismo: dos modelos opuestos, *Noticias del Centro Humboldt,* 1299/05.

Del Valle, H. (1978) *Reconocimiento de los recursos naturales de la subcuenca del Arroyo Telsen - Chubut*. Rawson, Dirección de Recursos Hídricos.

Diario de Madryn (2008) El Banco Mundial dio luz verde a proyecto de revalorizar la Meseta de Somuncura. *Diario de Madryn*, 14-08-08, Puerto Madryn.

Gutiérrez Brito, J. (coord..) (2006) *La investigación social del turismo. Perspectivas y aplicaciones,* Thomson, Madrid, 354 pp.

Jáuregui, G. B.; Acosta, M. Z.; Jimenez L. R.; Lema C. A. (2008). Contra el mito de la Patagonia desértica. El valle del arroyo Telsen y las posibilidades de un desarrollo sustentable. *Contribuciones Científicas*, Nº 20, pp. 179 – 190, GAEA, Buenos Aires.

Lista, R. (1884) *Exploración al interior de la Patagonia Septentrional. Informe descriptivo de las tierras extrandinas ...*, Buenos Aires.

Masera, R. F. (coord.) (1998) *La meseta patagónica del Somuncura. Un horizonte en movimiento.* Viedma, Ministerio de Asuntos Sociales de Río Negro; CONICET, 2° ed.

Moreno, F. P. (1876) Viage a la Patagonia Setentrional, *Anales de la Sociedad Científica Argentina*, 1: 182 – 197, Buenos Aires.

Musters, G. (1964) *Vida entre los patagones,* Solar – Hachette, Buenos Aires. (1º ed.: 1873.)

Oris de Roa, L. (1884) Patagonia. Esploraciones al interior del territorio. En: *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*, pp. 67 – 102. Buenos Aires.

PAS (2004) *Regiones y sustentabilidad. Construyendo la sustentabilidad,* Programa Argentina Sustentable, Buenos Aires, 350 pp.

Pérez de las Heras, M. (2004) *Manual del turismo sostenible. Cómo conseguir un turismo social, económico y ambientalmente responsable*, Mundi–Prensa, Madrid, 288 pp.

Rocca, M. C. L. (2003) Bajo Hondo, a very puzzling crater in Chubut, 3º International Conference on Large Meteorite Impacts and Planetary Evolution, Abst.4001. Nordlingen.

Sáez Olivito, E. (2008) El enfoque del turismo sostenible en el marco de la nueva ruralidad. Zaragoza, Universidad de Zaragoza - Departamento de Agricultura y Economía Agraria.

Sánchez, D. C.; Carbajal, D. B.; Jáuregui, G. B.; Lema C. A. (2008a). Despoblamiento y aislamiento en la Meseta Central del Chubut: el caso de Telsen. *Contribuciones Científicas*, Nº 20, pp. 341 – 354, GAEA, Buenos Aires.

Sánchez, D. C.; Jimenez, L. R.; Acosta, M. Z.; Carbajal, D. B.; Aquino, C. L. (2008b) Telsen: un pueblito en la meseta y su potencialidad turística. *Contribuciones Científicas*, Nº 20, pp. 355 – 368, GAEA, Buenos Aires.

Torrejón, A. (2008) La meseta Somuncura. *Diario Río Negro*, 07-08-2008. General Roca.

Wearing, S.; Neil, J. (2000). *Ecoturismo: impacto, tendencias y posibilidades*, Síntesis, Madrid, 270 pp.

Anexo Cartográfico

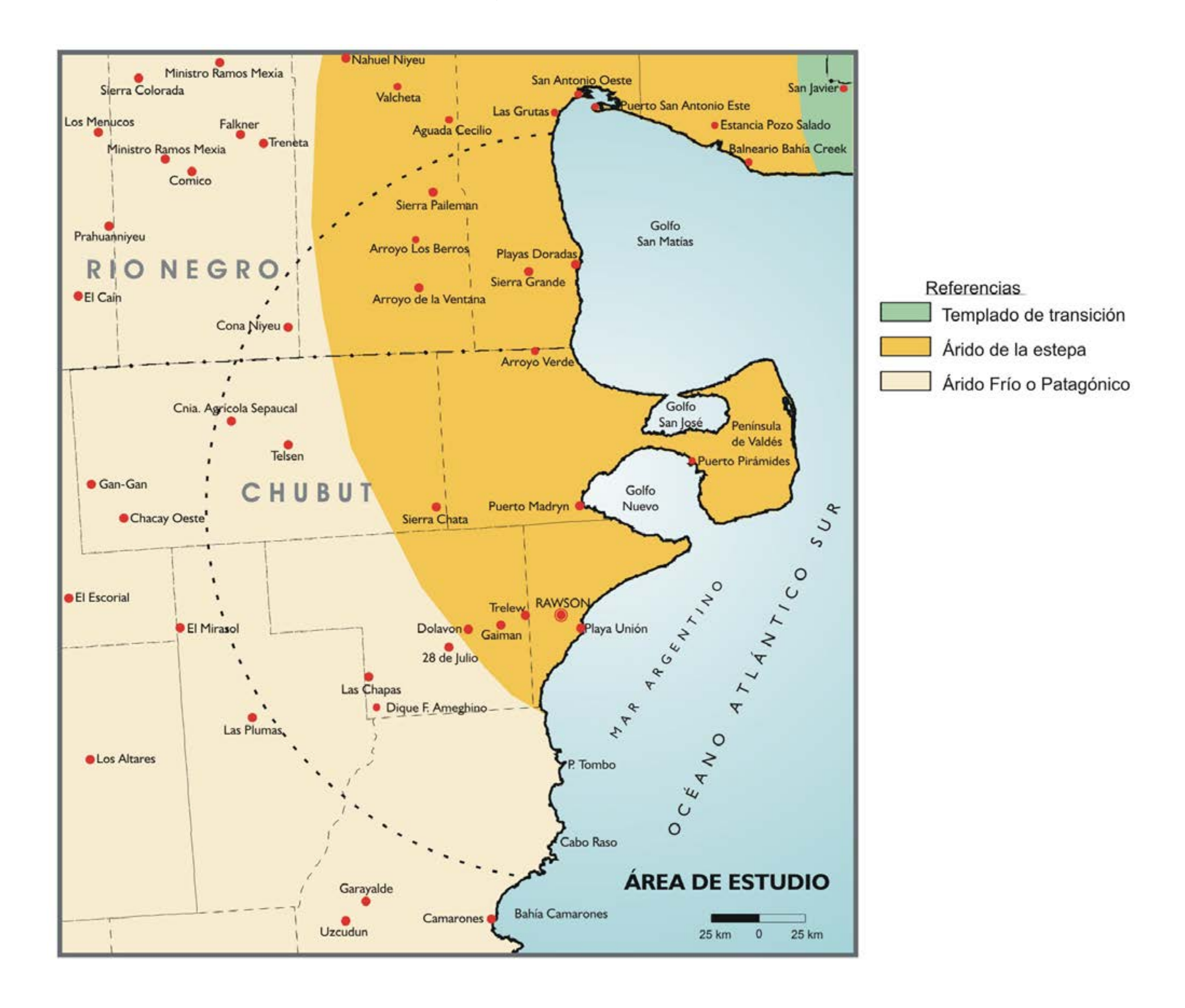
Mapa 1-Argentina Bicontinental



Mapa 2-Area de Estudio-Departamentos y Localidades



Mapa 3-Climas



Mapa 4-Hidrografía

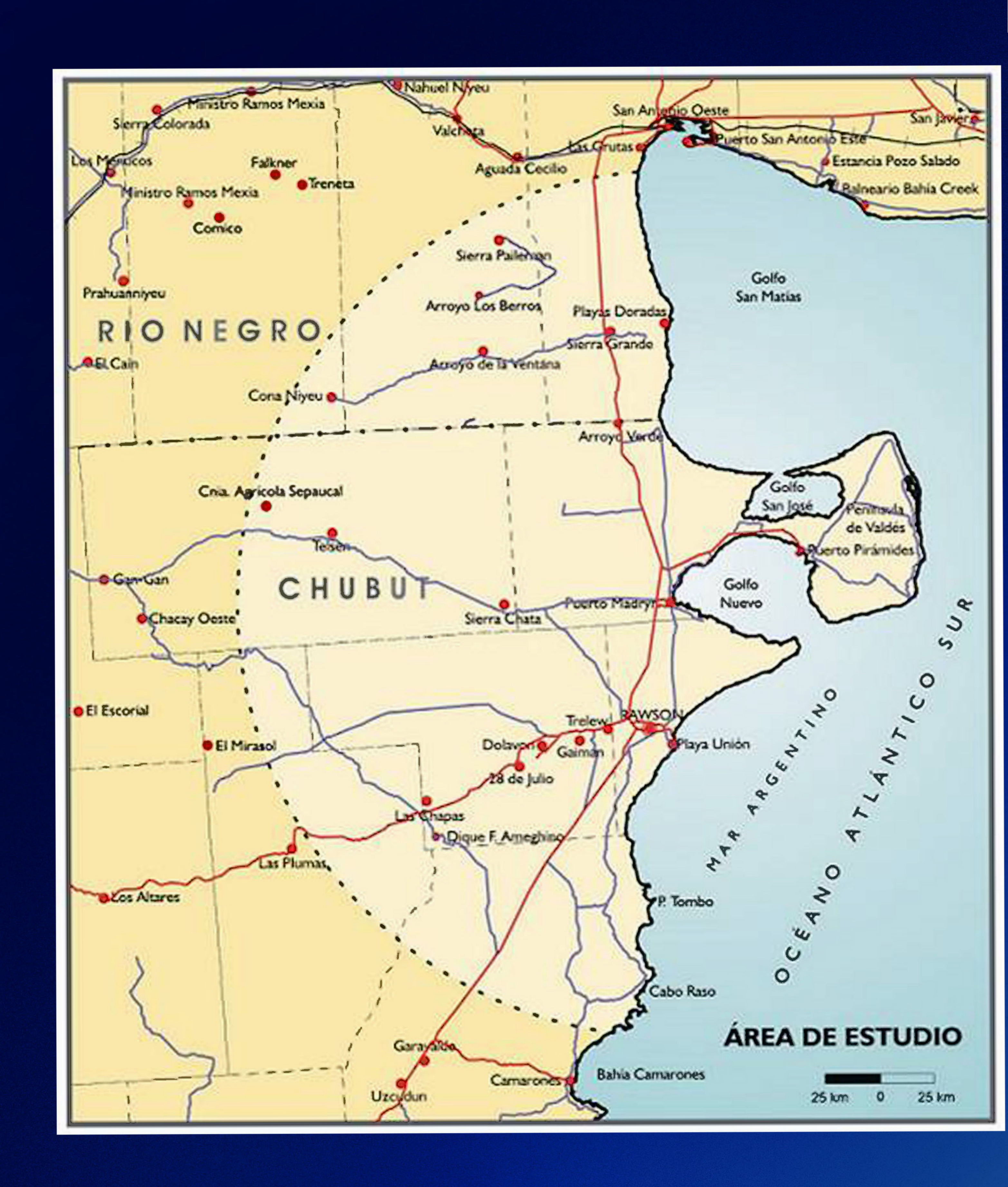


5-Caminos Pavimentados y Consolidados



6 Regiones Fitogeográficas





Nahuel Niyeu
Ministro Ramos Mexia
Sierra Colorada
San Antonio Oeste
San Javier
Valcheta
Las Grutas
Puerto San Antonio Este
Los Menucos
Falkner
Aguada Cecilio
Estancia Pozo Salado
Treneta
Ministro Ramos Mexia
Balneario Bahía Creek
Comico
Sierra Pailemán
Golfo
San Matías
Prahuanniyeu
Arroyo Los Berros
Playas Doradas
RIO NEGRO
Sierra Grande
El Caín
Arroyo de la Ventana
Cona Niyeu
Arroyo Verde
Cnia. Agrícola Sepaucal
Golfo
San José
Península
de Valdés
Telsen
Puerto Pirámides
Gan-Gan
CHUBUT
Golfo
Nuevo
Chacay Oeste
Sierra Chata
Puerto Madryn
El Escorial
Trelew
RAWSON
El Mirasol
Dolavon
Gaiman
Playa Unión
28 de Julio
Las Chapas
Dique F. Ameghino
Las Plumas
Los Altares
MAR ARGENTINO
OCÉANO ATLÁNTICO SUR
P. Tombo
Cabo Raso
ÁREA DE ESTUDIO
Garayalde
Bahía Camarones
Camarones
Uzcudun
25 km
0
25 km